

Untersuchungen zur
Verkehrsdelikt-Belastung bei
mehrfach rückfälligen Straftätern

Fritz Heegner

1961

UNTERSUCHUNGEN ZUR VERKEHRSDELIKT - BELASTUNG
BEI MEHRFACH RÜCKFÄLLIGEN STRAFTÄTERN

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
an der Philosophischen Fakultät
der Ludwig-Maximilians-Universität zu München

vorgelegt von



Fritz Heegner

aus München

Referent: Professor Dr. Ph. Lersch
Korreferent: Professor Dr. R. Maurach
Tag der mündlichen Prüfung: 27.7.1961



INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
VORWORT	IV
I. EINLEITUNG	1
1. Zahlen	1
2. Das Problem	4
3. Die Rechtslage	8
a) Führerscheine und Führerschein-Erteilung	8
b) Bedenken gegen die Fahrtauglichkeit	10
II. ZU DEN VERKEHRSÜBERTRETUNGEN UND VERKEHRSVERGEHEN	16
1. Zum forensischen Aspekt	16
2. Zum psychologischen Aspekt einiger Verkehrsdelikte	23
a) Unmittelbar risiko-erhöhende Delikte	25
Trunkenheit am Steuer	25
Übermüdung und Einschlafen	28
Nichtbeachtung der Vorfahrt, falsches Überholen, zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen	29
Überladung	31
Fahren mit nicht-verkehrssicherem Fahrzeug	32
b) Mittelbar risiko-erhöhende Verkehrsdelikte	32
Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung	32
Parken im Halteverbot, an unübersichtlichen Stellen	33
c) 'Bagatelldelikte' mit geringer oder fehlender Risikoerhöhung	34
d) Komplizierende Verkehrsdelikte	35
Fahren ohne Haftpflicht-Versicherungsschutz	35
Verkehrsunfallflucht	36
e) Verstöße gegen die Zulassungsregeln	38
Fahren ohne Führerschein	38
Fahren trotz entzogenem Führerschein	40
Unterlassung der Umschreibe- und Meldepflicht	41

	Seite
f) Exkurs über den Unfall im Straßenverkehr	42
g) Exkurs über die Maßnahme des Führerscheinentzuges	44
3. Zusammenfassende Schlußfolgerungen	45
 III. THEORETISCHE ERWÄGUNGEN ÜBER MÖGLICHE ZUSAMMENHÄNGE ZWISCHEN INTRAINDIVIDUELLEM ALLGEMEIN-STRAFRECHTLICHEM UND VERKEHRSRECHTLICHEM FEHLVERHALTEN AN HAND DER NEUEREN UND NEUEN VERKEHRSPSYCHOLOGISCHEN UND KRIMINOLOGISCHEN LITERATUR	 47
1. Vorbemerkung	47
2. Die psychologischen Voraussetzungen der Kraftfahr-Tauglichkeit	47
a) Der intellektuelle Bereich	47
b) Affektivität, Antriebe und sozialer Bezug	52
3. Zu den Persönlichkeitsmerkmalen von Rechtsbrechern	63
4. Schlußfolgerungen	79
5. Referat spezieller Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung	80
 IV. BERICHT ÜBER EINE EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG DES ZUSAMMENHANGES ZWISCHEN ALLGEMEINER KRIMINALITÄT UND VERKEHRSDELIKT-BELASTUNG	 90
1. Fragestellung, methodischer Ansatz, Stichprobenkriterien	90
2. Der technische Vorgang der Materialgewinnung	96
3. Beschreibung der Gruppen M und N in Gegenüberstellungen	101
a) Altersverteilung	101
b) Berufe	103
c) Führerscheinalter	104
d) Führerscheinklassen	107
e) Kriminalität	108
f) Zusammenfassende Schlußfolgerungen	113

	Seite
4. Ergebnisse	114
a) Vorstrafen und Führerscheinerwerb	114
b) Zahl der Verkehrsdelikte	120
c) Führerscheinentzug	128
d) Art der Verkehrsdelikte	131
e) Unterschiede der Intensitäts-Grade nach dem Intensitäts-Quotienten von FREY (Q) und die Zahl der Verkehrsdelikte	144
f) Ratings krimineller Intensität und Zahl der Verkehrsdelikte	149
g) Zwischenbemerkung: Homotropie, Polytropie der Straftatenfolge. Merkmale für Aggressivität und Gewalttätigkeit im Strafregisterauszug	157
h) Zur Verkehrsdelinquenz homotroper und polytroper Täter. Zur Verkehrsdelinquenz von Tätern mit aggressiven und gewalttätigen Delikten	165
i) Eine Überprüfung der Generalisierbarkeit der Befunde aus der Gruppe M in bezug auf die Verteilung der Verkehrsdelikt-Zahlen	174
k) Zur kriminellen Belastung besonders bewährter Fahrer	177
 V. ZUSAMMENFASSUNG, KRITIK UND SCHLUSSFOLGERUNG	 183
1. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	183
2. Kritik und Schlußfolgerungen	187
 LITERATURVERZEICHNIS	 193

VORWORT

Diese Arbeit entstand mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft unter der Leitung des Herrn Direktors des Psychologischen Instituts der Universität München, Professor Dr. Philipp Lersch.

Bei der Durchführung der Materialerhebung waren wir auf die Mithilfe zahlreicher Behörden angewiesen. Der Herr Oberstaatsanwalt am Landgericht München I gab die Genehmigung zur Einsicht in das Strafregister, der Herr Polizeipräsident von München gestattete mit Zustimmung des Bayerischen Innenministeriums den Zugang zu der örtlichen Verkehrssünderkartei (Abt. S III 6), der Herr Direktor des Amtes für Öffentliche Ordnung der Stadt München ließ die Erhebung in der Führerscheinkartei zu - ein besonderes Entgegenkommen jeweils, weil unsere Arbeiten zuweilen gewisse Behinderungen für die in diesen Stellen tätigen Damen und Herren mit sich brachten.

Bei der sehr eintönigen Materialerfassung und den Auszählungsarbeiten war uns Fräulein cand. phil. Doris Gerth mit guter Präzision behilflich, desgleichen meine Frau Karin in zuverlässiger Hilfsbereitschaft.

Allen diesen genannten Personen und Stellen sprechen wir hiermit unseren herzlichen und aufrichtigen Dank aus, vor allem aber Herrn Professor Lersch, dem Förderer der Untersuchungen, dem wir sowohl die Möglichkeit zu ihrer Durchführung als auch das notwendige wissenschaftliche Rüstzeug verdanken.

Als Lesehilfen seien dem Bericht folgende Anmerkungen vorangestellt: Quellen, die im Literaturverzeichnis erscheinen, werden im Text durch GROSSEBUCHSTABEN gekennzeichnet, die nachgestellten Zahlen beziehen sich auf die Nummern des Literaturverzeichnisses. Quellen, die aus der Sekundärlitera-

tur zitiert werden, sind g e s p e r r t hervorgehoben. Abkürzungen für Gesetzestitel werden verwendet, nachdem im Text der volle Titel erschienen ist. Bei den Strafregisterauszügen, die im Text erscheinen, gelten folgende Abkürzungen:

AG	- Amtsgericht	i. Mitt.	- in Mittäterschaft
SG	- Schöffengericht	i. TE m.	- in Tateinheit mit
LG	- Landgericht	i. TM m.	- in Tatmehrheit mit
J	- Jugend ...	rechtl.	- rechtlich
beg.	- begangenem (n)	sachl.	- sachlich
bes.	- besonders	schw.	- schwer (en, em)
e.	- eines (r)	Verbr.	- Verbrechen (s)
erschw.	- erschwerend	Verg.	- Vergehen (s)
gem.	- gemeinschaftlich	zus.tr.	- zusammentreffend
gg.	- gegen		



Digitized by the Internet Archive
in 2026

I. EINLEITUNG

1. Zahlen

Im Jahre 1957 verloren in der Bundesrepublik 1077 ¹⁾ Kinder bei Verkehrsunfällen ihr Leben. Der Unfalltod auf der Straße ereilte im gleichen Jahr 1842 weibliche Personen über 15 Lebensjahre und 8875 Männer zwischen 15 und 75 Jahren. Im darauffolgenden Jahr 1958 mußten insgesamt 11 697 Verkehrstote verzeichnet werden und für das Jahr 1959 ergab sich die höchste Totenziffer seit der Einführung des Kraftfahrzeuges in Deutschland: 13 515 Menschen sind bei Verkehrsunfällen und an ihren Folgen ums Leben gekommen.

Vergleicht man die Verkehrsofferziffer (23,6 auf 100 000 der Bevölkerung) für das Jahr 1957 mit den übrigen Todesursachenziffern des gleichen Jahres, so ergibt sich ein Überwiegen der Verkehrstoten über die Opfer der Lungentuberkulose (17,7 auf 100 000 der Bevölkerung), der Grippe (20,1), der Diabetes mellitus (11,9). Magengeschwüre, Blinddarmentzündungen, Rheumatische Erkrankungen, Kinderlähmung und Nierenleiden forderten zusammen genommen (26,0) kaum mehr Todesopfer als der Straßenverkehr. Den 1169 Menschen, die im Jahre 1958 bleibende Schäden durch die paralytische Form der Kinderlähmung erlitten, stehen im gleichen Jahre 350 992 Verletzte des Straßenverkehrs gegenüber, von denen ein hoher Prozentsatz ebenfalls Körperschäden behielt, die sie für immer einem normalen Privat- und Berufsleben entziehen. Im Jahre 1959 erlitten 403 988 Personen in der Bundesrepublik im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen körperliche Schäden, eine Zahl, die, wie die SÜDDEUTSCHE ZEITUNG (84) kommentiert, "einer allgemeinen Bankrotterklärung des westdeutschen Straßenverkehrs allmählich bedenklich nahe kommt".

1) Sofern nicht anders vermerkt, sind alle Zahlenangaben in diesem Kapitel dem STATISTISCHEN JAHRBUCH 1959 (74) bzw. dem STATISTISCHEN JAHRBUCH 1960 (75) entnommen.

An den 703 944 Verkehrsunfällen des Jahres 1958 waren insgesamt 1 351 075 Verkehrsteilnehmer beteiligt; umgerechnet auf die am 1.7.1958 in der Bundesrepublik registrierte Kraftfahrzeugzahl von 6 498 448 bedeutete dies bei einer angenommenen - aber tatsächlich nicht bestehenden - gleichmäßigen Verteilung der Unfälle auf die Kraftfahrzeuge, daß 1958 ca. jedes fünfte (4,8) Kraftfahrzeug an einem Unfall beteiligt war. Die dabei entstandenen Personen- und Sachschäden wurden von der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung mit 835,7 Mill. DM gedeckt. Diese Summe läßt aber nur andeutungsweise die Höhe der entstandenen Gesamtschäden erkennen.

Im Jahre 1957 haben ordentliche Gerichte der Bundesrepublik 236 522 Personen wegen **V e r g e h e n** und **V e r b r e c h e n** im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten rechtskräftig verurteilt. Die Zahl der abgeurteilten oder durch gebührenpflichtige Verwarnungen erledigten **Ü b e r t r e t u n g e n** übersteigt diese Zahl noch ganz erheblich. Die Verurteiltenziffer für fahrlässige Körperverletzung im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall (237,4 auf 100 000 der strafmündigen Bevölkerung) ist für 1957 die zweithöchste innerhalb der Vergehen und Verbrechen gegen die Person, stellt man sie den Vergehen und Verbrechen gegen das Vermögen gegenüber, so nimmt sie den höchsten Rang ein: es wurden mehr fahrlässige Körperverletzungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr abgeurteilt als Diebstähle (196,1) und Betrugsdelikte (105,2 auf 100 000 der strafmündigen Bevölkerung). Im Jahre 1957 wurden 19 682 Führerscheine wegen Trunkenheit am Steuer gerichtlich entzogen, 1958 ist die Anzahl auf 27 854 angestiegen.

Die Verurteiltenziffern werfen die Frage nach den Unfallursachen und letztlich die Frage nach den Schuldverhältnissen bei Verkehrsunfällen auf der Straße auf. Für 1958 sind folgende Angaben polizeilich festgestellter unmittelbarer Unfallursachen bei insgesamt 995 496 Unfällen zusammenzufassen:

a) Ursachen bei Fahrzeugführern	780 461
b) Ursachen bei Fußgängern	64 244
c) Ursachen bei Fahrzeugen und ihren Ladungen	21 936
d) Straßenverhältnisse als Unfallursachen	79 369
e) Witterungseinflüsse und andere Unfallursachen	32 142

Mit eindrucksvoller Deutlichkeit (82,82 %) steht "menschliches Versagen" (Posten a und b) als unmittelbare Unfallursache allen anderen Unfallursachen voran. Aber auch hinter den übrigen Unfallursachen stehen häufig mittelbar menschliche Schwächen: für den ordnungsgemäßen technischen Zustand des Fahrzeuges und der Ladung (Posten c) sind Halter und Fahrer verantwortlich, den Gefahren der Straßenglätte und des Nebels kann oft durch entsprechend größere Vorsicht begegnet werden (Posten d, e). Ein eindeutiges Urteil über das Verhältnis zwischen schuldhaft und nicht schuldhaft verursachten Verkehrsgefahren läßt sich allerdings nicht nach der zur Zeit geübten Aufschlüsselung des Zahlenmaterials im STATISTISCHEN JAHRBUCH belegen, schuldhaft-strafwürdiges Verhalten wird man aber bei einer sehr großen Zahl der Verkehrsdelikte annehmen können.

Das Hauptquartier der Amerikanischen Streitkräfte in Europa läßt in seinem DRIVERS MANUAL 55-1 (10, S. 1) eine vorsichtige Warnung ergehen: "Für den Amerikanischen Kraftfahrer kann das Fahren in Deutschland eine Quelle von Frustration und Aufregung werden..., gewöhnt an einen kontrollierten, relativ wohldisziplinierten Verkehr ... wird man feststellen, daß das Fahren ... außergewöhnliche Sorgfalt ... und genaue Kenntnis der örtlichen Gewohnheiten erfordert" ¹⁾. Und am Ende der nämlichen Schrift (S. 26) wird darauf hingewiesen, daß in den USA jährlich 132 000 Menschen anstelle von tatsächlich 37 000 den Verkehrstod erlitten, würden die deutschen Verhältnisse in jenem Lande herrschen.

1) Übersetzung vom Verfasser

2. Das Problem

Die errechneten 82 % 'menschlichen Versagens' als unmittelbare Unfallursache im Straßenverkehr bilden - wie für andere einschlägige Wissenschaftsgebiete - auch für die Psychologie eine nachdrückliche Aufforderung, ihre Methoden und Erkenntnisse in den Dienst der Bewältigung des Verkehrsproblems zu stellen.

Eine erste Aufgabe sollte es sein, im Sinne einer Grundlagenforschung die individual- und sozialpsychischen Bedingungen der Kraftfahrhandlung überhaupt zu untersuchen, um von diesen allgemeinen Erkenntnissen her Fehlverhalten und Unfall als (individuelle) Variation des allgemeinen Verhaltens-Grundschemas erklären zu können. Unter dem Zwang bestimmter Anforderungen, die ihr von der Öffentlichkeit gestellt wurden, und bei einer gewissen Überschätzung ihrer derzeitigen methodischen Möglichkeiten und fachlichen Erkenntnisse auf diesem Gebiet ist die deutsche Verkehrspsychologie einen anderen Weg gegangen: seit 1951 (Eröffnung des medizinisch-psychologischen Institutes Stuttgart) werden an vielen Orten der Bundesrepublik psychologische Kraftfahrer-Eignungsuntersuchungen durchgeführt, deren Ziel "die Feststellung der geistigen (im weitesten Sinne intelligenzmäßigen, charakterlichen, funktionalen) ... Eignung für die angestrebte Tätigkeit im Bereich des Straßenverkehrs (ist)" (JAHRESBERICHT ESSEN 1957, 39, S. 9). Die wissenschaftliche Legitimation für ein solches Tun scheint in einem mehr heuristisch gesetzten als empirisch exakt belegten "Mängelprinzip" gesehen zu werden. Man geht davon aus, daß bestimmte psychische Mängel (Fehlen, geringes Ausgeprägt-, Überdeckt- oder Wirkungslossein psychischer Kräfte oder Funktionen, die für den sicheren Vollzug des Kraftfahrens als notwendig angesehen werden) Fehlverhalten im Straßenverkehr fördern und zielt bei der diagnostischen Arbeit auf die Feststellung derartiger Mängel ab. Die oben zitierte Dreiteilung des Individuums in einen intellektuellen, charakterlichen und funktionalen Bereich er-

folgte in Anlehnung an die bei den meisten Untersuchungsstellen übliche Gliederung des Untersuchungsganges in 3 diagnostische Schritte: Intelligenzprüfung, Persönlichkeitsuntersuchung mittels Exploration und projektiver Verfahren, Funktionsprüfungen (Reaktionstests, Visualitätstests usw).

Welche psychischen Mängel werden nun nach herrschender Meinung als fehlverhaltensfördernd und damit als fahrtauglichkeitsmindernd angesehen? ¹⁾

Intellektuelle: Verlangsamung der Denkabläufe, der Aufnahmefähigkeit; Kritik- und Urteilsschwäche, Gedächtnis- und Merkschwäche, Minderung der geistigen Elastizität und Wendigkeit, Mängel an intellektuellem Umstellvermögen, an gedanklicher Klarheit.

Funktionale: Langsamkeit, Unsicherheit des Reaktionsverhaltens, mangelnde Stabilität des Reaktionsverhaltens, geringe Belastbarkeit des Reaktionsvermögens. Aufmerksamkeitsenge, Aufmerksamkeitsschwankungen, geringe Übersicht, geringe "Visualität", Mängel des Anpassungs- und Umstellvermögens (bei wechselnden Reaktionsanforderungen), herabgesetztes Automatisierungsvermögen, mangelnde "allgemeine Wendigkeit und Beweglichkeit", Schwächen der "sensomotorischen Koordination", Störungen der motorischen Sicherheit.

Charakterliche: Mängel der "rational-willentlichen Steuerung", der "Verstandeskontrolle"; innere Unausgeglichenheit, Mangel an Einordnungsbereitschaft, an Gewissenhaftigkeit, Verantwortungsgefühl. Affektive Labilität, affektive Inkontinenz, Mängel an Anpassungsvermögen an die sozialen Erfordernisse des Straßenverkehrs, erhöhte Aggressivität.

Gemäß der in der praktischen Verkehrspsychologie aus arbeitsökonomischen Gründen geübten Gutachtentechnik sind die Mängel

1) Ergebnis der Auszählung von Ablehnungsgründen aus 500 Gutachten des Instituts Essen

zumeist recht summarisch dargestellt. Auffällig ist jedoch, daß bei den "charakterlichen Mängeln" überwiegend solche herausgestellt werden, die Störungen der Anpassung und Einordnung des Individuums in die Gemeinschaft bedingen können. Diese Schwerpunktbildung erscheint durchaus berechtigt, wenn man sich der Meinung von PETER (61, S. 16) anschließt:

"Straßenverkehr bedeutet Begegnung und Konkurrenz und stellt seine Anforderungen vor allem an die soziale Seite der Persönlichkeit." Aber auch WINKLER (95) sieht aus seiner langjährigen verkehrspsychologischen Erfahrung soziale Einordnungsbereitschaft als psychische Grundvoraussetzung für die angemessene Teilnahme am Straßenverkehr an. GROSSJOHANN (28) fordert im nämlichen Zusammenhang soziales Kontaktvermögen zur Würdigung der Belange des anderen. Im Vorspruch zur Straßenverkehrsordnung -StVO- vom 24.8.1953 (zitiert nach FLOEGEL-HARTUNG, 16, S. 10) zeigt sich, daß auch der Gesetzgeber den sozialen Aspekt des Straßenverkehrs im Vordergrund sieht: "Mit der weiteren Zunahme der Fahrzeuge im Straßenverkehr ... muß die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer einschließlich der Fußgänger im Interesse einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsdisziplin vordringlich hergestellt werden." Die Präambel zur StVO der DDR sieht in der Verbesserung der Sicherheit und Disziplin im Straßenverkehr eine "gesellschaftliche Pflicht" (zitiert nach FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 11).

Wenn man in einer vorläufigen Umschreibung das Führen eines Fahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr als "Steuerungshandlung in einem sozialen Begegnungsfeld" bezeichnet und sich auf den Vertrauensgrundsatz als das "Fundament des gesamten Straßenverkehrsrechtes" (FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 29) besinnt, so tritt die Bedeutung des im weitesten Sinne verstandenen "sozialen Anpassungsvermögens" und seiner personalen Voraussetzungen klar zutage. Der Vertrauensgrundsatz besagt (weiter FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 29; dort auch die Quellen): "Der Kraftfahrer braucht ... nicht mit unsachgemäßem, verkehrswidrigem Verhalten anderer Verkehrs-

teilnehmer zu rechnen ... nicht mit jeder überhaupt denkbaren Unvorsichtigkeit anderer, sondern nur mit einem solchen Verhalten, das nach den Umständen bei verständiger Überlegung möglich ist. Er darf ... damit rechnen, daß andere Verkehrsteilnehmer die für sie geltenden Vorschriften beachten und nicht durch pflichtwidriges Verhalten den Verkehr gefährden." Wie wir an anderer Stelle (FoBer Essen 1958, 18, S. 1) ausführten, bildet "neben aller Sorgfaltspflicht im einzelnen Falle ... wesentlich das Vertrauen in die Richtigkeit der Handlungen und Entscheidungen des Gegenübers die ... Bedingung für die eigene aktuelle Handlungsweise. In ihrer Vorsicht durch schlechte Erfahrungen geschärft werden viele Kraftfahrer in dieser oder jener Situation mit einem möglichen falschen Verhalten der anderen rechnen und sich vorab darauf einstellen; die überwältigende Mehrheit der Fahrzeugbewegungen geschieht aber unter der Voraussetzung der augenblicklichen Zuverlässigkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer." Überspitzt könnte man formulieren: innerhalb einer gewissen Spielbreite legen sich die Kraftfahrer Leben, Gesundheit und Gut gegenseitig in die Hände.

Aus diesen Erwägungen sind dem Gesetzgeber und den Ordnungsbehörden schon relativ früh Bedenken gegen die Zulassung des Personenkreises zum Straßenverkehr gekommen, bei dem der "gesunde Menschenverstand" soziale Einordnungsbereitschaft, Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit generell bezweifelt. Es handelt sich dabei um jenen Personenkreis, der wiederholt oder in schwerer Form durch Handlungen (bzw. Unterlassungen) Tatbestände vornehmlich des Strafgesetzbuches erfüllte. "Der Schluß von mangelnder persönlicher Verlässlichkeit, soweit sie sich durch Verstöße gegen die allgemeinen Strafgesetze kundtut, auf Unzuverlässigkeit speziell bei der Einhaltung der den Straßenverkehr betreffenden Gesetze liegt der gesunden Urteilskraft nahe, zumal im Straßenverkehr gleichsam 'an jeder Ecke' Gelegenheit zur Nichteinhaltung der Ordnung gegeben ist" (FoBer Essen 1958, 18, S. 1).

In den Jahren 1955, 1956 und 1957 wurden insgesamt 4 916 683 Straftaten nach dem StGB bekannt. Im gleichen Zeitraum konnten 3 293 991 ¹⁾ Täter ermittelt werden. Wegen Vergehen und Verbrechen nach den Tatbeständen des StGB mußten im Jahre 1957 insgesamt 406 573 ¹⁾ Personen verurteilt werden, davon waren 159 510 bereits vorbestraft und 358 als Gewohnheitsverbrecher nach § 20a StGB klassifiziert. Angesichts dieser auch im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung (Ende 1957 = 50 816 700 Personen ¹⁾ in der Bundesrepublik) doch recht erheblichen Täter- und Verurteiltenzahlen, angesichts der Tatsache, daß der Kreis der als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnehmenden Personen buchstäblich von Tag zu Tag zunimmt und - wie wir nachweisen werden - bereits jetzt einen erheblichen Prozentsatz Straffälliger umfaßt, erscheint es notwendig, mehr und Genaueres über die angenommenen intraindividuellen Zusammenhänge zwischen strafrechtlich relevantem Fehlverhalten (als einem möglichen Symptom 'sozialen Versagens') und Verhalten im Straßenverkehr zu erfahren. Dies soll in einer später näher zu präzisierenden Weise das Ziel der weiteren Untersuchungen sein.

3. Die Rechtslage

a) Führerscheine und Führerschein-Erteilung

Beruhend auf der Vorschrift des § 2 STRASSENVERKEHRSGESETZ (77)²⁾ - StVG - verlangt der § 4 STRASSENVERKEHRS-ZULASSUNGSORDNUNG (79) - StVZO - von jedermann, der auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug (maschinell angetriebenes, nicht an Geleise gebundenes Landfahrzeug) führen will, das eine Höchstge-

1) Zahlenangaben aus dem Statistischen Jahrbuch 1959

2) § 2 StVG: (1) Wer auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führen will, bedarf der Erlaubnis der zuständigen Behörde, ... sie ist zu erteilen, wenn der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung dargetan hat und nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

(2) Den Nachweis der Erlaubnis hat der Führer durch eine Bescheinigung (Führerschein) zu erbringen.

schwindigkeit von mehr als 6 Stundenkilometer entwickelt, den Besitz einer durch die Verwaltungsbehörde erteilten Erlaubnis. Die Fahrerlaubnisse sind (nach § 5 StVZO) in 4 Klassen eingeteilt, die folgende Gültigkeitsbereiche haben:

- | | |
|---------------------------------|--|
| <u>Klasse I:</u> | Krafträder über 50 Kubikzentimeter Hubraum, auch mit Beiwagen |
| <u>Klasse II:</u> | Kraftfahrzeuge, deren Leergewicht über 3,5 Tonnen beträgt und Züge mit mehr als 3 Achsen |
| <u>Klasse III:</u> | Personenkraftwagen und leichte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Leergewicht (Gesetzes-text: "alle Kraftfahrzeuge, die nicht zu Klasse I, II oder IV gehören") |
| <u>Klasse IV:</u> ¹⁾ | Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 Kubikzentimetern; Krankenfahrstühle, Traktoren mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 Stundenkilometern. |

Im § 7 StVZO wird die Frage des Zulassungsalters geregelt: "Niemand darf vor Vollendung des sechzehnten Lebensjahres Kraftfahrzeuge irgendwelcher Art, vor Vollendung des achtzehnten Lebensjahres Kraftfahrzeuge der Klassen I, II oder III führen; Ausnahmen kann die Verwaltungsbehörde mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zulassen."

Die §§ 8, 9, 10, 11, 12, 13d StVZO regeln das von der zuständigen Behörde durchgeführte und beaufsichtigte Führerscheinerteilungsverfahren in folgender Weise:

- vom Bewerber wird eine Geburtsurkunde sowie ein Lichtbild verlangt
- ein Strafregisterauszug sowie eine Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes werden eingeholt, um festzustellen, ob über den Bewerber Nachteiliges bekannt ist
- durch persönlichen Augenschein überzeugt sich die Behörde, ob der Bewerber - soweit feststellbar - frei von körperlichen oder geistigen Gebrechen ist
- sofern nichts Nachteiliges bekannt wird und keine körperlichen und geistigen Gebrechen festgestellt werden, erteilt die Behörde der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr Auftrag zur Abnahme der Führer-

1) Die Klassen I, II und III schließen Klasse IV ein, die Klasse II schließt zusätzlich Klasse III ein.

scheinprüfung, nachdem der Fahrlehrer den Bewerber als fertig ausgebildet gemeldet hat.

- hat der Bewerber die Prüfung bestanden, erteilt die Behörde die Fahrerlaubnis und läßt den Führerschein aushändigen.

Die Mehrzahl der Anträge wird nach diesem Schema reibungslos erledigt. Anders ist die Schläge jedoch, wenn der Behörde nach ihren Vorschriften und nach pflichtgemäßem Ermessen Bedenken gegen die Fahrtauglichkeit des Bewerbers entstehen.

b) Bedenken gegen die Fahrtauglichkeit ¹⁾

In Ausführung der Vorschrift des § 2 StVG schreibt der § 9 StVZO folgendes vor: "Die zuständige örtliche Behörde hat zu ermitteln, ob Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen vorliegen (z.B. Bedenken wegen schwerer oder wiederholter Vergehen gegen die Strafgesetze, Neigung zum Trunke, zur Rauschgiftsucht oder zu Ausschreitungen, insbesondere Rohheitsvergehen, ferner Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung) ..." Sofern derartige Bedenken vorliegen, kann die Fahrerlaubnis auf Zeit oder für dauernd versagt werden. Die in unserem Zusammenhang in erster Linie interessierenden Bedenken wegen schwerer oder wiederholter Vergehen gegen die Strafgesetze faßt der Gesetzeskommentator unter dem Oberbegriff "Mängel in sittlicher (charakterlicher) Beziehung" (FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 1121 ff) zusammen und führt unter Heranziehung höchstrichterlicher Entscheidungen aus: "... auch Vorbestrafungen wegen anderer Straftaten, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu stehen brauchen, machen ungeeignet, z.B. Bestrafungen wegen Eigentumsvergehen, insbesondere dann, wenn ihnen ein verbrecherischer Hang zugrunde liegt oder wenn sie auf allgemeine Unzuverlässigkeit schließen oder einen Hang zur Mißachtung behördlicher Anordnungen oder starke Mängel sittlicher Lebensführung erkennen lassen. Auch Straftaten, bei denen Charakterfehler des Titers offenbar geworden sind, die an sich für die Eignung zum Führen von Kraftfahr-

1) Sofern nicht anders vermerkt, folgen wir in den verkehrsrechtlichen Ausführungen FLOEGEL-HARTUNG (16).

zeugen ohne Bedeutung sind, können erweisen, daß der Täter die Selbstzucht nicht geübt hat, die erforderlich gewesen wäre, Charakterfehler zu überwinden, die vor längerer Zeit in verkehrswidrigem Verhalten hervorgetreten sind. Mehrere an sich nur geringfügige Verstöße gegen die Strafgesetze können durch ihre Häufung derart ins Gewicht fallen, daß sie als 'erhebliche Verstöße', selbst im Sinne des § 3 StVZO, gelten müssen. Unter Umständen können auch Gelegenheitstaten, gemeingefährliches Verhalten bei politischen Straftaten, Bestrafung wegen Sittlichkeitsverbrechen, widernatürlicher Unzucht, Exhibitionismus, Sadismus, sittliche Verfehlungen eines Arztes gegenüber einer Patientin, ausreichen, die Eignung in Frage zu stellen. Maßgebend für die Beurteilung der Eignung ist dabei nicht die Tatsache, daß der Bewerber verurteilt worden ist, sondern die Straftat und die Persönlichkeit des Täters. Eine mehrfach und teilweise erheblich insbesondere auf sittlichem Gebiet vorbestrafte Person ist in der Regel ungeeignet, Kraftfahrzeuge zu führen. Als Gründe für die Versagung kommen ferner in Betracht: allgemeine moralische Unzuverlässigkeit; ein seelischer Zustand, auch ohne eigentliche Geisteskrankheit, Neigung zum Trunk oder zu Ausschreitungen, insbesondere zu Rohheitsdelikten. Hat der Bewerber während einer ihm in einem Strafurteil zugebilligten Bewährungsfrist weitere strafbare Handlungen begangen, so fällt das bei der Prüfung seiner Zuverlässigkeit erschwerend ins Gewicht. Amnestierung wegen der strafbaren Handlung ändert nichts an der Ungeeignetheit" (FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 1122 f).

Die Entziehung einer bereits erteilten Fahrerlaubnis regelt im Einklang mit § 4 StVG der § 15b StVZO. Wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, muß ihm die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entziehen. Straftaten im Sinne des StGB können als Erweis der Nichteignung angesehen werden, zumal, wenn sie zusammen mit Verkehrsdelikten auftreten (vgl. FLOEGEL-HARTUNG, a.a.O., S. 1135, Abschn. 6).

Zweifel an der Eignung vorbestrafter Personen zum Kraftfahrer haben Gesetzgeber und Rechtsprechung schon zu Beginn der Motorisierung des Straßenverkehrs geäußert. Der § 2 des Gesetzes vom 3. Mai 1909 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (in der Fassung vom 21.7.1923) fragt bereits nach Gründen, die die Annahme rechtfertigen, daß jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei. Als Fälle von Ungeeignetheit wurden wiederholte Vorbestrafungen wegen Eigentumsvergehen, gemeingefährliches Verhalten bei politischen Straftaten, Bestrafung wegen Sittlichkeitsverbrechen und allgemeine 'moralische Unzuverlässigkeit' angesehen (nach FLOEGEL, 17, S. 194). STREBEL (80, S. 218) nennt in seinem älteren Kommentar zum Schweizerischen Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 unter den sittlichen Eignungsmängeln " ... Vergehen, die ein hohes Maß von Rohheit und Rücksichtslosigkeit oder Liederlichkeit verraten ..."

Betrachtet man die Schranken, die der Gesetzgeber gegen die Führerscheinerteilung an Personen, bei denen wegen Vorstrafen Zweifel gegen die Fahrtauglichkeit bestehen, errichtet hat, so kann die Vermutung aufkommen, daß eine Untersuchung des Verhältnisses zwischen kriminellem Verhalten und Verhalten als Kraftfahrer deswegen gegenstandslos sein könnte, weil vorbestrafte Personen eben wegen dieser Gesetzesschranken gar nicht als Führerscheinbesitzer am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen können. Das ist jedoch nicht der Fall. Von rund 600 Personen, die im Zeitraum zwischen 1.1.1948 und 31.12.1957 dreimal und mehr wegen Vergehen und Verbrechen vorbestraft waren, erwiesen sich bei früheren Untersuchungen ¹⁾ des Verfassers 103 als Führerscheinbesitzer und aktive Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr. An neueren Erfahrungen bei einem größeren, aber prinzipiell ähnlichen Ausgangsmaterial wird sich zeigen, daß erheblich mehr als bloß 1/6 auch mehrfach Vorbestrafter einen Führerschein besitzt.

1) Vgl. FoBer Essen 1958 (18, S. 16 ff)

Diese Tatsache ist trotz der Zulassungsschwierigkeiten verhältnismäßig leicht zu erklären:

Kategorie I: Personen, die mit 18 oder 19 Jahren einen Führerschein beantragen und vor Vollendung des 18. Lebensjahres wegen Straftaten verurteilt sind, werden nicht im Strafregister, sondern in der gerichtlichen Erziehungskartei geführt. Diese Erziehungskartei unterliegt beschränkter Auskunftserteilung. Die Zulassungsbehörde, die pflichtgemäß einen Strafregisterauszug anfordert, erfährt von jenen Straftaten nichts, weil die in der Erziehungskartei aufgeführten Delikte und Maßnahmen nicht in den Strafregisterauszug aufgenommen werden dürfen. Auf diese Weise können Personen, die nachweislich am Beginn einer 'kriminellen Karriere' stehen, ohne Schwierigkeiten einen Führerschein erhalten.

Kategorie II: Bei 'führerscheinemündigen' Personen (über 18 Jahre) erteilt die Zulassungsbehörde zuweilen Führerscheine trotz einzelner im Strafregister vermerkter Vergehen, weil diese Vergehen nach ihrem Ermessen die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mit genügender Deutlichkeit erkennen lassen. So scheinen gewisse Eigentumsdelikte (Betrug, § 263 StGB; Diebstahl nach § 242 StGB), die laut Verurteilungsziffer sehr häufig sind, von den Zulassungsbehörden gelegentlich nicht als ernste Eignungsminderung angesehen zu werden.

Kategorie III: Personen, bei denen die letzte Vorstrafe längere Zeit (im Regelfalle wenigstens 2 Jahre) zurückliegt, erhalten, wenn die früheren Delikte nicht von ungewöhnlicher Schwere sind oder auf krankhafte Abartigkeit schließen lassen, relativ häufig den Führerschein ohne Schwierigkeiten.

Kategorie IV: Ein Teil der vorbestraften Führerscheinbesitzer setzt sich aus solchen Personen zusammen, deren kriminelle Aktivität erst nach der Führerscheiner-

teilung beginnt, bzw. solchen, denen vor der Führerscheinerteilung noch keine Straftat nachgewiesen wurde.

Der Einwand, daß Führerscheinbesitzenden Straftätern ganz allgemein gemäß § 15b StVZO (eventuell nach § 3 StVZO, sofern sie Mopedfahrer sind) die Fahrerlaubnis über kurz oder lang wieder entzogen würde, kann für die Praxis nicht voll geltend gemacht werden. Die Zulassungsbehörden verlieren - namentlich in den dicht besiedelten Gebieten - die Führerscheinbesitzer erfahrungsgemäß aus den Augen. Lediglich wenn gehäuft Strafmitteilungen wegen Verkehrsübertretungen und -vergehen vom Zentralregister in Flensburg dort eintreffen, sehen sie sich zu Maßnahmen bewogen. Die Zulassungsbehörden sind aber nicht veranlaßt, über die gemeldeten 'Verkehrssünder' eigens einen neuen Strafregistrauszug einzuholen und tun dies auch in der Mehrzahl der Fälle nicht. Auf diese Weise bleibt den Verkehrsbehörden die Tatsache der allgemeinen-strafrechtlichen Delinquenz selbst der verkehrsauffälligen Führerscheinbesitzer zuweilen verborgen. Außerdem sind sie mit Führerscheinentziehungen von sich aus im großen und ganzen ziemlich zurückhaltend, das Bekanntwerden von Straftaten kombiniert mit Verkehrsdelikten führt keineswegs immer zum alsbaldigen Führerscheinentzug. ¹⁾

Auch die von der Strafgerichtsbarkeit gemäß § 42m StGB als Maßnahme der Sicherung durchgeführten Führerscheinentziehungen berücksichtigen im allgemeinen nur die in der jeweils zur Aburteilung kommenden Tat und in gleichsinnigen Vorstrafen liegenden Gründe für die Annahme einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Unsere aus früheren Untersuchungen gewonnene und belegte Auffassung, daß sich unter den Führerscheinbesitzern und Kraftfahrzeugführern Straftäter im Sinne des StGB befinden, ist also trotz der verkehrsrechtlichen Schranken und Überwachungsregeln zureichend erklärbar. Es wird nachzuweisen sein, daß die Zahl dieser Führerscheinbesitzenden und kraftfahrenden

1) Vgl. FoBer Essen 1958 (18), S. 5-7; S. 21 ff, und siehe weiter unten

Straftäter relativ groß ist, so daß durch sie - sofern Zusammenhänge zwischen strafrechtlichem und verkehrsrechtlichem Fehlverhalten bestehen - eine Gefährdung des Straßenverkehrs angenommen werden kann.

II. ZU DEN VERKEHRSÜBERTRETUNGEN UND VERKEHRSVERGEHEN

1. Zum forensischen Aspekt

Verkehrsdelikte sind Straftaten, da für sie die definitivische Bestimmung des § 1, Abs. 2 des GESETZES ÜBER DIE ORDNUNGSWIDRIGKEITEN vom 25. März 1952 (24) zutrifft.

§ 1, Abs. 2 OWiG

Ist eine Handlung ausschließlich mit Strafe bedroht, so ist sie eine Straftat.

Die Voraussetzung, Verkehrsdelikte unter dem Oberbegriff 'Straftaten' zu subsummieren, ergibt sich aus den Strafbestimmungen, die der Gesetzgeber den grundlegenden Verkehrsgesetzen, nämlich dem STRASSENVERKEHRSGESETZ (77) - StVG - und seinen Durchführungsverordnungen, der STRASSENVERKEHRSORDNUNG (78) - StVO - und der STRASSENVERKEHRS-ZULASSUNGSORDNUNG (79) - StVZO - nachgestellt hat:

§ 21 StVG

Wer den Anordnungen zuwiderhandelt, die über den Straßenverkehr zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erlassen worden sind, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft bestraft.

§ 49 StVO; § 71 StVZO (gleicher Text)

Wer Vorschriften dieser Verordnung oder zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen vorsätzlich oder fahrlässig zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Haft bestraft, wenn die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwerer Strafe bedroht ist.

Im Sinne der Dreiteilung der Straftaten nach § 1 STRAFGESETZ-
BUCH (76) - StGB - lassen sich die Verkehrsdelikte bis auf einige Ausnahmen und soweit sie nicht Tatbestände des StGB erfüllen, als Übertretungen kennzeichnen.

§ 1 StGB (Dreiteilung der Straftaten)

(1) Eine mit Zuchthaus oder mit Einschließung von mehr als fünf Jahren bedrohte Handlung ist ein Verbrechen.

- (2) Eine mit Einschließung bis zu fünf Jahren, mit Gefängnis oder mit Geldstrafe von mehr als einhundertfünfzig Deutsche Mark oder mit Geldstrafe schlechthin bedrohte Handlung ist ein Vergehen.
(3) Eine mit Haft oder mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark bedrohte Handlung ist eine Übertretung.

Die Verkehrs ü b e r t r e t u n g e n erscheinen nicht im Strafregister, allerdings werden sie - wenn auch nicht in jedem Falle ¹⁾ - in die Verkehrssünderkartei aufgenommen. Die Länge der Freiheits-(Haft-)Strafe für Übertretungen ist nach § 18 StGB auf 6 Wochen begrenzt.

Aus der StVO sind die Tatbestände regelwidrigen Verhaltens im Vollzug des Kraftfahrzeugführens zu entnehmen, aus der StVZO die der Verstöße gegen die Regeln der Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr. Das StVG enthält definitorische Bestimmungen, die Regelung der Haftpflichtverhältnisse, die Bestimmungen zur Einrichtung der Verkehrssünderkartei und die Grundzüge der Gesetzgebung für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die in der StVO und StVZO angepaßt an die praktischen Zwecke und Verhältnisse des Straßenverkehrs genauer ausgeführt werden. In den §§ 23 bis 26 StVG werden der Gebrauch nichtzugelassener Kraftfahrzeuge, Fahren ohne Führerschein, Kennzeichenmißbrauch, Überladung um mehr als 10 % und verbotswidriges Mitführen von Anhängern als besondere V e r g e h e n s t a t b e s t ä n d e aufgeführt, die als solche sowohl im Strafregister als auch in der Verkehrssünderkartei erscheinen.

Daneben enthält das Strafgesetzbuch eine Reihe von Tatbeständen, die im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten stehen und Vergeltungsstrafen nach sich ziehen:

§ 142 StGB (Flucht nach Verkehrsunfall)

(1) Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalles beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu

1) dann nicht, wenn sie durch gebührenpflichtige Verwarnungen bei Bagatelldelikten erledigt werden

zwei Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis nicht unter sechs Monaten oder Zuchthaus.

§ 315a StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs)

(1) Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er

1.,
2. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen,
3. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann und keine Vorsorge getroffen ist, daß er andere nicht gefährdet, oder
4. in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise die Vorfahrt nicht beachtet, falsch überholt oder an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen oder -einführungen zu schnell fährt

und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nummern 1 bis 3 ist der Versuch strafbar.

(3)

§ 316 StGB (Fahrlässige Transportgefährdung)

(1)

(2) Wer fahrlässig eine der im § 315a bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Notwendig zur Erfüllung der Tatbestände ist bei § 315a StGB das tatsächliche Eintreten einer Gemeingefahr ¹⁾, ohne ihr Hinzutreten bleibt z.B. falsches Überholen trotz augenfälliger Verkehrswidrigkeit eine Übertretung im Sinne des entsprechenden Paragraphen der StVO.

1) § 315, Abs. 3 StGB - Gemeingefahr - "Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib und Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt."

Werden im Zusammenhang mit einer Verkehrsübertretung oder einem Verkehrsvergehen der Tod oder die Verletzung eines Menschen herbeigeführt, so können unter der Voraussetzung, daß der Täter tatbestandsmäßig, rechtswidrig und schuldhaft gehandelt hat, die Vergehenstatbestände der fahrlässigen Tötung bzw. der fahrlässigen Körperverletzung erfüllt sein.

§ 222 StGB (Fahrlässige Tötung)

Wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Gefängnis bestraft.

§ 230 StGB (Fahrlässige Körperverletzung)

Wer durch Fahrlässigkeit die Körperverletzung eines anderen verursacht, wird mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.

Der Begriff 'fahrlässig' bezieht sich hier auf den (vom Täter nicht gewollten) Erfolg der Handlung, nämlich die Verletzung bzw. Tötung eines Menschen. Die zum Tatbestand führende Kausalkette kann vom Täter durchaus vorsätzlich eingeleitet sein. Ein Kraftfahrer, der trotz der Kenntnis unzureichender Wirkung seiner Bremsen seine Fahrt fortsetzt, begeht damit vorsätzlich die Übertretung einer Bestimmung der StVZO. Wird durch diesen Mangel am Kraftfahrzeug der Tod eines Menschen verursacht, hat er in bezug auf den neuen Tatbestand des Vergehens der fahrlässigen Tötung 'bewußt fahrlässig' ¹⁾ gehandelt. In diesem Zusammenhang erscheint es zweckmäßig, der weitverbreiteten Auffassung zu widersprechen, daß Verkehrsdelikte größtenteils fahrlässig begangen

1) Bewußte und unbewußte Fahrlässigkeit nach MAURACH (47, S. 425): "Von bewußter Fahrlässigkeit (luxuria) spricht man dann, wenn der Täter die Möglichkeit des Erfolgeintrittes zwar vorausgesehen hat, aber infolge Überschätzung seines finalen Steuerungsvermögens und Unterschätzung der ihm auferlegten und möglichen Sorgfaltspflicht darauf vertraut hat, diesen Erfolg vermeiden zu können. Dagegen ist u n b e w u ß t e Fahrlässigkeit (negligentia) dann gegeben, wenn der Täter infolge Nichtausnutzung der ihm obliegenden und möglichen Sorgfaltspflicht nicht einmal die Möglichkeit des Eintrittes des tatbestandsmäßigen Erfolges vorausgesehen hat."

würden. Bei einer systematischen Befragung ¹⁾ in flagranti festgestellter Kraftfahrer, die das Gebot des Verkehrszeichens 'Halt, Vorfahrt achten (Bild 30a StVO)' an unfallreichen Kreuzungen im Gebiet Wuppertal durch Nichtanhalten mißachteten, ergab sich, daß der weitaus größte Teil der Fahrer das Verkehrsschild wohl gesehen hatte, aber die augenblickliche Verkehrslage für risikolos genug hielt, das Gebot vorsätzlich ²⁾ nicht zu befolgen. Bei seinen psychologischen Untersuchungen an ca. 2000 aktiven Kraftfahrzeugführern konnte der Verfasser explorieren, daß Verkehrsübertretungen von einer beträchtlichen Mehrzahl der Untersuchten willkürlich mit klarem Bewußtsein der Verbotswidrigkeit begangen wurden. Wenn HARTUNG (34, S. 107) daher ausführt, die Fahrlässigkeit sei bei Verkehrsdelikten die Schuldform, die fast ausschließlich in Betracht käme, denn vorsätzliche Begehung einer Verkehrsstraftat käme in der Lebenswirklichkeit selten vor, so wird man dies besser auf **V e r k e h r s - u n f ä l l e** und deren Folgen einschränken. HARTUNG selbst räumt ein, auch der rücksichtslose Fahrer z.B. wolle weder verletzen noch gefährden (a.a.O., S. 110) - wer will aber in Zweifel ziehen, daß viele der sich täglich tausendfach ereignenden Verkehrsübertretungen wie die Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften, Nichtanhalten bei Bild 30a StVO, Wenden auf freier Strecke der Autobahn, Halten im Halteverbot, Fahren ohne oder trotz entzogenem Führerschein, mit überladenem Fahrzeug usw. "unter Voraussnahme des tatbestandsmäßigen Erfol-

-
- 1) Untersuchungen zur Unfallursachenforschung bei der Landespolizeischule Essen 1955/56 (nicht veröffentlicht)
 - 2) 'vorsätzlich handeln' hier nach MAURACH (a.a.O., S. 126 f) "handeln unter Voraussnahme des tatbestandsmäßigen Erfolges durch den steuernden Willen"

ges durch den steuernden Willen" geschehen? 1)

Neben den bisher genannten Tatbeständen kennt das Strafgesetzbuch noch die Möglichkeit, entsprechendes Fehlverhalten eines Kraftfahrers unter den Tatbestand der Rauschtat zu subsummieren, die nach MAURACH (48, S. 454) "eine Art Generaltatbestand" darstellt:

§ 330a StGB (Rauschtaten)

(1) Wer sich vorsätzlich oder fahrlässig durch den Genuß geistiger Getränke oder durch andere berauschende Mittel in einen die Zurechnungsfähigkeit (§ 51 Abs. 1) ausschließenden Rausch versetzt, wird mit Gefängnis oder mit Geldstrafe bestraft, wenn er in diesem Zustand eine mit Strafe bedrohte Handlung begeht.

(2) Die Strafe darf jedoch nach Art und Maß nicht schwerer sein als die für die vorsätzliche Begehung der Handlung angedrohte Strafe.

(3)

Unter den Sicherungsmaßnahmen des Strafgesetzbuches ist in unserem Zusammenhang abschließend der § 42m zu nennen, der den Richter unter bestimmten Umständen zum Führerscheinentzug verpflichtet:

1) Anders R. L a n g e, der z.B. in seinem Aufsatz 'Der Strafgesetzbuchgeber und die Schuldlehre' (Juristenzeitung Jahrg. 1956, S. 79) feststellt: "Das für die echten Kriminaldelikte entwickelte und an ihnen orientierte System der strafbaren Handlungen paßt nicht auf die Zuwiderhandlungen gegen Verwaltungsanordnungen. Diese verletzen nicht den Kernbestand vorgegebener sozioethischer Werte, die nur der Anerkennung durch das Recht bedürfen, um Rechtsgutqualität zu haben." Er setzt sich (wie auch an anderer Stelle: Juristenzeitung 1956, S. 519 ff) vornehmlich mit der Zulässigkeit der Bestrafung von Zuwiderhandlungen bei fahrlässigem Verbotsirrtum ('Rechtsfahrlässigkeit') als Vorsatztaten auseinander und lehnt diese ab. Diese speziell vom Strafrechtsdogmatischen ausgehende Gedankenführung scheint unserer mehr vom Psychologischen begründeten persönlichen Meinung nicht zu widersprechen: Wir nennen 'vorsätzlich' nur die willentliche und wissentliche, 'frei entschiedene' Handlungsweise gegen die gesetzte Ordnung und fühlen uns nicht kompetent zur Diskussion besonderer strafrechtlicher Grenz- und Grundsatzfragen.

§ 42m StGB (Entziehung der Fahrerlaubnis)

(1) Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder in Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der den Führer eines Kraftfahrzeuges obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.....

(2)

(3) Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Das Gericht bestimmt im Urteil eine Frist, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Die Frist beträgt mindestens sechs Monate und höchstens fünf Jahre Das Gericht kann die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auch für immer untersagen.

(4)

Zusammenfassend wäre demnach festzustellen, daß Verkehrsdelikte Straftaten sind, die je nach Tatbestand und Rechtsfolge zur Klasse der Übertretungen oder zur Klasse der Vergehen gehören. Vorsätzliche und fahrlässige Begehung sind möglich, die Auffassung, Verkehrsdelikte würden überwiegend fahrlässig begangen, wird als unrealistisch zurückgewiesen.

2. Zum psychologischen Aspekt einiger Verkehrsdelikte

Mit der forensischen Bestimmung der Verkehrsdelikte als Straftaten ist freilich noch nichts über das sie bedingende psychische Kräftespiel ausgesagt. Mit den Begriffen 'rücksichtslos', 'vorsätzlich', 'fahrlässig' nähert sich der Gesetzgeber zwar einer psychologischen Fragestellung, sie bleibt aber relativiert zum gesetzlichen Tatbestand. Eine Betrachtung der Verkehrsdelikte unter psychologischem Aspekt sollte folgende allgemeine Tatsachen berücksichtigen: Das sich mit dem Fahrzeug verhaltende Individuum steht in einem rückgekoppelten Beziehungsgeflecht zwischen äußerer Anforderung und eigener Intention (der primären Motivation). Die äußere Anforderung kommt aus der Situation, in der sich das Individuum mit dem Fahrzeug, dem materiellen Bindeglied zwischen beiden, befindet. Die Situation ist nicht frei, d.h. nach Belieben behandelbar, sondern steht unter dem Imperativ der Regel, mit der der Gesetzgeber eine Ordnung ¹⁾ erzwingen will. Die Regel fixiert, bremst oder fördert die Eigenaktivität des Individuums in Form einer anerzogenen, internalisierten 'sekundären Motivation', deren Effektivität mit Machtmitteln (der Strafandrohung) aufrecht erhalten werden soll, wenn die Vernunft allein diese Effektivität nicht garantiert. Die Situation liefert dem Individuum Informationen. Diese werden über die Wahrnehmung aufgenommen und führen zur Situationserfassung ('Erkenntnis'), die die Basis zur Situationsbeurteilung bildet. Letztere arbeitet mit den Mitteln der Erfahrungsverwertung und des rationalen Abwägens und setzt die Möglichkeit zur Entscheidung. Im Normalfall ist die Entscheidung eine Entscheidung zum Gehorsam - zur Einhaltung der passenden Vorschrift bei Unterdrückung etwa entgegenstehender primärer Absichten, die wir abstrakt als 'Bedürfnis zur Zielerreichung unter Ausnutzung und Entfaltung der verfügbaren technischen Mittel' umschreiben wollen. Das Feld der Entscheidung ist der Austragungsort mög-

1) Ordnung hier etwa im Sinne des § 1 StVO: keiner soll gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belastigt werden.

licher Konflikte zwischen primärer und sekundärer Motivation. Aus der Entscheidung wird das Verhalten gesteuert, die Anwendung von Fertigkeiten. Erfolg des Verhaltens soll Herstellung und/oder Gewährleistung der Ordnung in der Situation sein. Als eine entscheidende Kräftequelle hierfür sehen wir den Bereich jener Strebungen an, die unter dem Aspekt der 'Gesinnung' zusammengefaßt werden können. Ähnlich wie LERSCH (44, S. 134) verstehen wir unter Gesinnung die Art und Weise und den Grad des Wirksamwerdens jener Strebungsgruppen, die auf Schutz, Erhaltung und Förderung von Personen, Dingen und die Gesellschaft tragende Zustände gerichtet sind. Die Übernahme des vom Gesetzgeber an den Kraftfahrer in der StVO und StVZO erteilten Auftrags und seine Befolgung, allgemeine Rücksichtnahme und die Tendenz zur Vermeidung von Fremdgefährdung sind in zuverlässiger und konsequenter Weise lediglich bei mindestens normaler Wirksamkeit jener gesinnungsbildenden Strebungen möglich.

Die vom Staat gesetzte Ordnung beinhaltet in erster Linie die Verminderung (Ausschaltung) permanent möglicher, sich aber nur in der Begegnung von Individuum und Situation aktualisierender Risiken (Gefährdung, Schädigung), in zweiter Linie will sie die Entfaltung der primären Bedürfnisse des Individuums im Rahmen des Möglichen sichern (Vermeidung von Behinderung) und seine Bedürfnisse nach Ungestörtheit respektieren (Vermeidung von Belästigung). Sie berücksichtigt aber auch Gegebenheiten, die nicht ausgesprochen verkehrsspezifischer Art sind: Schutz und Erhaltung ästhetischer Werte, der Natur und emotioneller Werte ¹⁾.

Zum Zwecke einer klarenden Vorausbetrachtung der möglichen psychischen Felder, Motive und Ursachen einiger bei unserer späteren Auswertung des empirisch gewonnenen Untersuchungsmaterials oft festgestellter Verkehrsdelikte bedienen wir uns einer Einteilung, die sich - wenn auch nicht mit aller

1) z.B. durch Park- und Fahrverbote in der Umgebung von Werken der Baukunst, Denkmälern, im Walde, in Naturschutzgebieten

Konsequenz - in erster Linie an der durch diese bedingten Risikoerhöhung orientiert. Soweit vorhanden haben wir bei den Analysen einschlägige Literatur mitverwertet, bei der Spärlichkeit überzeugender und gesicherter Untersuchungen waren wir aber überwiegend auf die eigenen, in längerer Tätigkeit als verkehrspsychologischer Sachverständiger gesammelten Erfahrungen angewiesen. Unsere Ausführungen sind insoweit verbesserungsfähig und sicherungsbedürftig und als solche mehr akzentuierend als determinierend zu verstehen.

- a) Unmittelbar risiko-erhöhende Delikte
- b) Mittelbar risiko-erhöhende Delikte
- c) 'Bagatelldelikte' mit fehlender oder geringer Risiko-Erhöhung
- d) Komplizierende Verkehrsdelikte
- e) Verstöße gegen die Zulassungsregeln
- f) Exkurs über den Unfall im Straßenverkehr
- g) Exkurs über die Maßnahme des Führerscheinentzuges

a) Unmittelbar risiko-erhöhende Delikte

T r u n k e n h e i t a m S t e u e r

Die Risikoerhöhung bei der Trunkenheitsfahrt liegt in der Tatsache, daß das alkoholisierte Individuum infolge der Alkoholwirkung ¹⁾ nicht mehr oder nicht mehr zureichend in der Lage ist, seinen Verpflichtungen zur Sorgfalt des Urteilens und Handelns im Verkehr gerecht zu werden.

Bei der Betrachtung der psychologischen Voraussetzungen dieses Verkehrsdelikts kann man von der Tatsache ausgehen, daß seit mehr als einem Jahrzehnt von den an der Verkehrssicherheit interessierten Stellen intensive und extensive Aufklärung über die Alkoholwirkung betrieben wird. Es ist unter

1) nach LAVES et al. (42, S. 184): Wegfall von Hemmungen, Verlust der Selbstkontrolle; Abnahme der Widerstandsfähigkeit gegen Beeinflussung; wachsendes Selbstvertrauen; Abnahme der Urteilsfähigkeit, der Aufmerksamkeit (ab 0,8 bis 1,2 ‰); Abstumpfung der Empfindungen (ab 1,5 ‰); Störung der Entfernungsschätzung und der Formerkennung (ab 0,8 bis 1,2 ‰)

diesen Umständen kaum denkbar, daß ein in Zahlen ausdrückbarer Prozentsatz von Kraftfahrern über die Alkoholgefahren am Steuer überhaupt nicht informiert ist. Wir können deswegen beim Alkoholdelikt annehmen, daß der Täter sich zu einem Verhalten 'entschließt', vor dem er nachdrücklich gewarnt worden ist, er setzt sich "um eines persönlichen Genusses willen rücksichtslos oder gedankenlos über die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hinweg" (LAVES et al., 42, S. 387), denn "jeder Kraftfahrer muß heute der allgemeinen Erfahrung Rechnung tragen, daß der Genuß alkoholhaltiger Getränke ... die Fahrtauglichkeit beeinträchtigt" (a.a.O., S. 395).

Unter den Alkoholtätern finden wir querulatorische Besserwisser und Oppositionelle, die sich allen Lebenslagen gewachsen fühlen, keine Lehren annehmen wollen und oft großsprecherisch auf ihre früheren, folgenlosen Trunkenheitsfahrten hinweisen. Ohnehin schon enthemmt und in ihrer Kraft sich gesteigert fühlend durch die Alkoholwirkung reagieren sie reizbar und wütend auf Behinderung durch vernünftige Personen, beleidigen einschreitende Polizeibeamte und leisten Widerstand.

Obwohl dieser Täter-Typ, wie sich aus der Analyse von Strafregisterauszügen ergibt, nicht selten ist, scheint die Mehrzahl der angetrunkenen Kraftfahrer aus solchen Personen zu bestehen, die nach erfolgtem Alkoholgenuß in Gesellschaft mit dem eigenen Wagen die Heimfahrt antreten ¹⁾. Bei dem Konflikt zwischen primärer und sekundärer Motivation überwiegen der Drang nach bequemer und schneller Heimkunft, das Mißbehagen vor der lästigen Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, auch am nächsten Tage zur Abholung des Fahrzeuges, und die Angst, diesem könne in der Zwischenzeit etwas passieren ²⁾, über das Pflichtgefühl und die Angst vor Strafe und Führerscheinentzug. Diese Tendenz wird unterstützt durch die typische optimistische Kritiklosigkeit

1) Näheres bei HÄNDEL (31; 32)

2) eine sehr entscheidende Motivation!

des Angetrunkenen, der sich leicht über Vernunftargumente und Regulative im Sinne der bewußten Fahrlässigkeit ('es wird schon nichts passieren') hinwegsetzt. Es liegt bei diesen Personen ein Prävalieren egoistischer Antriebe gegenüber den normativen Strebungen vor, die um so gravierendere Wesenszüge der Persönlichkeit sein werden, je öfter sich diese Delikte wiederholen.

Die Kategorie der Verführbaren nimmt unter den jüngeren Alkoholdelinquenten eine große Gruppe ein. Es handelt sich dabei um Personen, die den Verführungen einer animierten Gesellschaft nicht widerstehen können und im Zuge der Angleichung an diese und des zunehmenden Rausches Halt und Klarsicht verlieren. Sie werden häufig aufgegriffen, wenn sie mit ihrem Fahrzeug voller Gleichgestimmter auf der Fahrt zum nächsten Lokal mit verlängerter Sperrstunde sind, benehmen sich den Beamten gegenüber albern und demonstrativ - sofern ihnen nicht ein Unfall die Besinnung wiedergibt oder endgültig geraubt hat. Unter den Verführbaren dieser Art haben wir häufig Menschen mit erheblichen Willensmängeln oder Haltschwäche gefunden. Von der zuvor genannten Kategorie zeichnen sie sich ab, weil ihnen in ihrem Taumel das Bewußtsein einer Gefährdung anderer durch ihr Verhalten völlig fehlt. Sie handeln unbewußt fahrlässig - "darin liegt ein Versagen der Persönlichkeit; man kann sich nicht darauf verlassen, daß die Wertgefühle in ihr so entwickelt sind und sich so durchsetzen, wie es das Recht verlangt" (NOWAKOWSKI, 60, S. 104). Charakterologisch gesprochen können wir (mit LERSCH, 44, S. 138) in solchen Fällen von einer mindestens zeitweise bestehenden Schwäche der sozialen Gesinnung sprechen, da der Täter "ohne jede Regung bleibt, der es um das Dasein und Sosein der anderen und um ihr Wohl und Wehe geht".

Schließlich sei noch auf die eigentlich Trunksüchtigen verwiesen, deren Trunksucht oft als Symptom psychopathischer Abartigkeit oder neurotischer Fehlhaltung angesehen werden

muß ¹⁾. Durch die mit der Trunksucht verbundene psychische Nivellierung und den moralischen Abbau fehlt ihnen häufig jegliches Gefühl für Verbindlichkeiten, Schutz und Ordnung. Sie werden immer wieder mit Trunkenheitsdelikten im Verkehr auffällig, selbst wenn der Führerschein längst entzogen ist, bis sie schließlich in der Heilanstalt aufbewahrt werden.

Ü b e r m ü d u n g u n d E i n s c h l a f e n a m S t e u e r

Übermüdung am Steuer ist ebenso ein unmittelbar risiko-erhöhendes Verkehrsdelikt wie die Trunkenheit am Steuer, da sie "zu einer rückläufigen Entwicklung in der Reflexbahnung führt, d.h. einen partiellen Verlust bzw. zumindest eine Verschlechterung erworbener Reflexe und koordinierter Automatismen mit sich bringt" (PROKOP und PROKOP, 62, S. 22) und die Fähigkeit zu konstant aufmerksamer Beobachtung vermindert. Strafrechtlich gesehen erfüllt Übermüdung am Steuer den Tatbestand, daß jemand "ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge ... körperlicher Mängel sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann ..." (§ 315a, I,3 StGB). Fahren in Übermüdung und Einschlafen am Steuer müssen nach den Untersuchungen von PROKOP und PROKOP stets als fahrlässige Handlung angesehen werden: "aus der Fülle der objektiven und subjektiven Symptome muß also geschlossen werden, daß es ein Einschlafen ohne vorher subjektiv erkennbare Ermüdung nicht gibt. Ein gesunder Kraftfahrer, ... der am Steuer einschläft, wird daher nach den Erfahrungen des täglichen Lebens und nach den Erkenntnissen der Wissenschaft fahrlässig gehandelt haben" (a.a.O., S. 29).

Fahren in übermüdetem Zustand ist nach unseren Erfahrungen einmal zumeist durch das Bedürfnis, ein bestimmtes Ziel unter allen Umständen zu erreichen, motiviert ²⁾, zum anderen kommt es bei Indolenten, Gleichgültigen und abgestumpften

1) darüber Näheres im nächsten Kapitel

2) eher bewußte Fahrlässigkeit

Personen vor, die ihren körperlichen Zustand und seine Auswirkungen nicht realisieren ¹⁾.

Nichtbeachtung der Vorfahrt,
falsches Überholen, zu schnelles
Fahren an unübersichtlichen
Stellen ²⁾

Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahre 1955 insgesamt 36,5 % aller Verkehrsunfälle durch diese drei Verkehrsdelikte verursacht. Unter der Voraussetzung grob verkehrswidriger und rücksichtloser Begehung hat sie der § 315a StGB zu Vergehenstatbeständen erhoben, wenn sie zu einer Gemeingefahr führen. Sie sind unmittelbar risiko-erhöhend, weil sie rein situativ schon gefährlichen Situationen (Kreuzen, Überholen), die nur in gegenseitigem Vertrauen auf das richtige (regeltreue) Handeln des Gegenübers gelöst werden können, einen zusätzlichen, nicht mehr berechenbaren Gefahrfaktor hinzufügen. Beim zu schnellen Fahren an unübersichtlichen Stellen, Kreuzungen und Einmündungen liegt die Risiko-Erhöhung in der Tatsache, daß der Täter in einer Situation ohnehin erschwerter Informationsaufnahme sich und anderen durch die erhöhte Geschwindigkeit zusätzlich die Informationsaufnahme weiter erschwert und damit die Ausführung regeltreuen Handelns eventuell unmöglich macht ³⁾. Die psychischen Ursachen dieser Delikte, soweit sie 'rücksichtslos' begangen werden, lassen sich auf

1) eher unbewußte Fahrlässigkeit

- 2) Die ebenfalls unmittelbar risiko-erhöhenden Delikte der Nichtbeachtung des Gegen- und Nachfolgeverkehrs beim Abbiegen, des unvorsichtigen Ein- und Ausfahrens an Grundstücken, des zu dichten Auffahrens, der Nichteinhaltung der Vorschriften zur Benutzung der Fahrbahn, eventuell auch der Nichteinhaltung der Beleuchtungsvorschriften beim Abstellen des Fahrzeuges sollen nicht eigens besprochen werden. Für sie gilt im wesentlichen das weiterhin Ausgeführte in sinntentsprechender Weise.
- 3) informationstheoretisch ausgedrückt: mit der Abnahme der Informationen in der Situation steigt die Unsicherheit

drei teils für sich, teils gemeinsam wirkende Radikale zurückführen. Als erste nennen wir jene Tüterttypen, die zu gewaltsamer Selbstdurchsetzung im Gefühl eigener kraftemä-
ßiger Überlegenheit neigen. Sie sind zuweilen unter den Lastkraftwagenführern zu finden, die die von den Führern kleinerer Fahrzeuge gefürchtete Größe und Wucht ihrer Züge in rücksichtsloser Weise bei ihrem Weiterkommen ausnützen. Aber auch unter den Führern kleinerer Fahrzeuge begegnet dem psychologischen Sachverständigen jener Durchsetzungstyp, der mit den Druckmitteln hoher Geschwindigkeit, Licht-
hupe und Hupe dauernd Zwang auf die übrigen Verkehrsteilnehmer auszuüben trachtet. Ihre eigene Unvernunft kalkuliert die Vernunft und die Angst der anderen in den Verhaltens-Entwurf ein.

Die zweite Kategorie der sich rücksichtslos Verhaltenden besteht nach unserer Erfahrung aus Gleichgültig-Stumpfen, deren Unbedachtsamkeit weniger aus aggressiv-gewaltsamen Neigungen erwächst¹⁾ als vielmehr aus mangelnder gefühlsmäßiger Resonanzfähigkeit, geringer Klarheit der Vorstellungen und mäßiger intellektueller Wachheit. HARTING (a.a.O., S. 110) stellt den Zusammenhang zwischen Gleichgültigkeit und Rücksichtslosigkeit besonders deutlich heraus: "... wer sich aus Gleichgültigkeit gegen Leben und Gesundheit anderer überhaupt keine Gedanken darüber macht, seine Fahrweise könne Gefahren für die übrigen auf der Straße Verkehrenden oder für bedeutende Sachwerte nach sich ziehen, fährt doch wohl auch rücksichtslos."

Als dritte Gruppe nennen wir jene zumeist jüngeren Fahrer²⁾, deren 'spielerische' Risikofreude, Lust am Nervenkitzel oder Leichtsinn sie zu gewagtem Verhalten veranlassen, sowie die Imponiersüchtigen, deren rücksichtsloses Verhalten aus Überkompensation entstehen kann.

1) Vgl. Gutachten S.54

2) Vgl. auch HEEGNER (35)

Die genannten wesenszüge der drei Täter-Gruppen sind bei jenen Personen stärker herauskristallisiert, denen Rückfall in rücksichtsloses Verhalten vorgeworfen werden kann. Personen, die unsere drei Grunddelikte ohne den Vorwurf der Rücksichtslosigkeit begehen, handeln zumeist unbewußt fahrlässig. In der Mehrzahl der Fälle sind Unaufmerksamkeit und Fehleinschätzung der Situation Ursache des Versagens. Mehrten sich aber intraindividuell derartige Delikte, so wird man beim Täter entweder eine gesundheitliche Störung, eine psychisch-funktionale Schwäche ¹⁾, sehr häufig aber eine grundsätzliche Fehleinstellung gegenüber dem Straßenverkehr im Sinne von Oberflächlichkeit, schwachem Pflichtgefühl, geringem Gefahren- und Gefährdungsbewußtsein (oft infolge Abstumpfung) oder erhöhte Selbstbezogenheit der Interessenrichtungen annehmen müssen.

Ü b e r l a d u n g

Sie bildet einen Übertretungstatbestand, wenn sie zwischen 5 % bis 10 % über dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges liegt (nach §§ 34, 71 StVZO), einen Vergehenstatbestand, wenn sie 10 % überschreitet. Die Risikoerhöhung liegt in der Tatsache, daß das überladene Fahrzeug gegenüber dem normal beladenen verschlechterte Lenk- und Bremsverhältnisse aufweist, sie ist unmittelbar, weil die Betriebsgefahr des Fahrzeuges dadurch in einer für den Fahrer oft unberechenbaren Weise vergrößert wird. Überladung ist überwiegend ein Bequemlichkeits- und Eigennutzdelikt. Der Fahrer - wenn er nicht selber der Halter ist, dann nicht selten unter Duldung und Anstiftung seitens des Halters - will durch die Mehrlast einen höheren Gewinn aus dem Transport schlagen oder sich Fahrten ersparen. Es ist das Dauerdelikt mancher kleiner Transportunternehmer, deren wirtschaftliche Existenz von der Ausnutzung der Fahrzeuge bis ins Letzte abhängt. Bei

1) z.B. Intelligenzmangel, Reaktions-, Auffassungsverlangsamung, schlechtes Umstellvermögen

Personen mit häufigem Rückfall haben wir oft krassen Egoismus und oppositionelle Unbelehrbarkeit aufgefunden.

Fahren mit nicht verkehrssicherem Fahrzeug

Ebenso wie beim Überladen liegt die unmittelbare Risikoerhöhung in einer nicht mehr kontrollierbaren Steigerung der Betriebsgefahr des Fahrzeuges, wenn sich die Mängel bei Bremsen, Lenkung, Bereifung und Fahrgestell befinden. Psychische Ursachen des Delikts sind einmal Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit gegenüber dem Fahrzeug, besonders häufig aber Gewinnsucht und Geiz, die den Halter alles aus dem Fahrzeug herausholen lassen, ohne die Kosten für Pflege und Wartung aufzubringen. Die bereits genannten kleinen Fuhrunternehmer sind überdies häufig wirtschaftlich nicht in der Lage, die sehr hohen Kosten für Fahrzeugwartung und Reparaturen zu erübrigen, geschweige denn die mangelhaften Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen. Bei ihnen ist relativ häufig potenzierte Gefährdung durch Überladung in Tateinheit mit Fahren eines mangelhaften Fahrzeuges anzutreffen.

b) Mittelbar risiko-erhöhende Verkehrsdelikte

Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung

In einer umfassenden statistischen Untersuchung für den Bereich Nordrhein-Westfalen hat ROGMANN (65) die Verkehrsunfall-Lage seit Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung überprüft und festgestellt, daß "durch die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung ... das Strukturbild der Unfallursachen bei Unfällen mit Getöteten und Verletzten in geschlossenen Ortschaften günstig verändert worden (ist)".

Die mittelbare Risikoerhöhung bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung liegt unseres Erachtens besonders in der schlechten Beispielwirkung dieses Delikts, welches

über diesen Mechanismus zu einer allmählichen, aber für jeden Kraftfahrer bereits deutlich feststellbaren Erweichung der 'Geschwindigkeitsmoral' führt und damit die von ROGMANN herausgestellte Verminderungstendenz der Geschwindigkeitsunfälle wieder aufheben kann, zumal die kaum spürbare Überwachung der Geschwindigkeit durch die Polizei von vielen Fahrern als 'stillschweigende Duldung' der Geschwindigkeitsübertretung aufgefaßt wird. ¹⁾ Psychologisch motiviert ist dieses Delikt zumeist durch habituelle oder aktuelle Gedankenlosigkeit bei mangelnder Weitsicht, die sich im Verfolg des persönlichen Weiterkommens und dem Bedürfnis nach Entfaltung des technischen Mittels über die Normen hinwegsetzt, zumal das weitverbreitete schlechte Beispiel durch andere zu einer subjektiven Rechtfertigung verhilft.

P a r k e n i m H a l t e v e r b o t , a n u n ü b e r s i c h t l i c h e n S t e l l e n

Parkübertretungen dieser Art stellen zumeist eine Verkehrsbehinderung dar, die für die anderen Kraftfahrzeugführer durch Irritation, durch die Notwendigkeit zu erhöhter Aufmerksamkeitsanspannung oder Überraschung eine Erhöhung des Situationsrisikos bedingen. Sie sind mittelbare Risikoerhöhung, weil diese nicht von der Betriebsgefahr des Fahrzeuges ausgeht, sondern von der mit seinem unzweckmäßigen Standort gegebenen ungünstigen Veränderung des Beziehungsfeldes im fließenden Verkehr. Fahrlässig werden sie zumeist aus Nachlässigkeit in der Informationsaufnahme begangen, die psychisch sehr unterschiedlich bedingt sein kann: Ablenkung durch Augenblicksinteressen ('Termindruck'), Orientierungsunsicherheit, schwaches Übersichtsvermögen bei geringer In-

1) Der Verfasser fährt seit zwei Jahren werktäglich zweimal 11 km auf einer Bundesstraße im äußeren dicht besiedelten Stadtgebiet von München. Obwohl der Verkehrsstrom sich dort (verbotswidrig) mit etwa 60 km/h - in den späten Abendstunden auch erheblich schneller - bewegt, hat er in dieser Zeit keine Polizeikontrolle erlebt.

telligenz usw. Psychologisch wichtiger ist die vorsätzliche Begehung bei mehrfachem Rückfall, die meist auf egoistische Bequemlichkeit, aber auch auf Gleichgültigkeit, Schwäche der sozialen Gesinnung und der Vorstellung von Ordnung schließen lassen.

c) 'B a g a t e l l d e l i k t e' mit geringer oder fehlender Risikoerhöhung

In diese Rubrik fallen in erster Linie die Parkübertretungen, sofern sie nicht im Halteverbot oder an Stellen erhöhter Verkehrsgefährlichkeit begangen werden. LEHMANN (43) erwägt, ob sie nicht unter das Gesetz der Ordnungswidrigkeiten fallen könnten, da sie "wohl grundsätzlich als Musterbeispiele für eine Verkehrsordnungswidrigkeit bezeichnet werden können" ¹⁾.

Parkdelikte dieser Art scheinen bei den augenblicklichen Abstellverhältnissen in den Großstädten kaum vermeidbar und psychologisch ohne Interesse, wenn sie von einer Person einmal bzw. in längerer Fahrpraxis wenige Male begangen werden. Größere Bedeutung ist den 'unverbesserlichen Parksündern' zuzumessen, bei denen das Dauerdelikt als Zeichen für verminderten Anpassungswillen und oppositionelle Haltung anzusehen ist. Wir erinnern uns mehrerer Untersuchungsfälle, bei denen Personen durch fortgesetzte Parkübertretungen an bestimmten Stellen gegen die obrigkeitliche Anordnung demonstrieren wollten und zu keiner Einsicht zu bewegen waren.

Als 'Bagatelldelikte' sehen wir daneben unter anderem Fahren mit verschmutztem Nummernschild, Fahren trotz vergessener Fahrzeugpapiere, Durchfahren von Anliegerstraßen, störendes Hupen an. Aber auch bei diesen Delikten sind häufige Rückfälle stets bedenklich, da sie an der grundsätzlichen Ordnungsliebe des Täters Zweifel aufkommen lassen.

1) Allerdings weist er auch darauf hin, daß sie unter bestimmten Bedingungen kriminelles Unrecht darstellen. R. L a n g e meint in Juristenzeitung 1957, S. 239, gleichfalls, daß die Verkehrsübertretungen "... der Sache nach mindestens teilweise bloße Ordnungsverstöße sind ..."

d) Komplizierende Verkehrsdelikte

Unter komplizierenden Verkehrsdelikten verstehen wir solche, die zu besonderen Komplikationen bei oder in Nachfolge eines Schadensereignisses (Unfalles) führen. Es sind dies **F a h - r e n** ohne **Haftpfl i c h t - V e r s i c h e r u n g s - s c h u t z** und **V e r k e h r s u n f a l l f l u c h t**.

Fahren ohne Haftpflicht-Versicherungsschutz

Dieses Delikt kompliziert die Lage des Geschädigten nach Eintritt eines (zumeist schuldhaft) vom Nichtversicherten herbeigeführten Schadens, da die Wiedergutmachung seines gesundheitlichen und/oder wirtschaftlichen Schadens, sogar seine Existenzsicherung bei bleibenden körperlichen Unfallfolgen in Frage gestellt wird. Es tritt häufig in Tateinheit mit Führen eines nicht zugelassenen, mit technischen Mängeln behafteten und nicht versteuerten Fahrzeuges auf. Führen eines Fahrzeuges ohne Haftpflicht-Versicherungsschutz ist eine Straftat, die bei den augenblicklichen unsicheren Verkehrsverhältnissen von äußerster Verantwortungslosigkeit zeugt. In der Kombination mit der Benutzung eines nicht zugelassenen (oder 'gesperrten') Fahrzeuges ist es typisch für Personen, die trotz ärmlichster wirtschaftlicher Verhältnisse nicht auf die für sie mit dem Kraftfahren verbundene Erlebnisdimension oder Bequemlichkeit verzichten wollen, es ist ferner ein häufiges Delikt sozialer 'Randexistenzen' ¹⁾, bei denen die Gewährleistung der kärglichen Lebensfristung vom Gebrauch des meist verkommenen und beehrdlich beanstandeten oder bereits gesperrten Fahrzeuges abhängt. Während die Verantwortungslosigkeit bei den Erstgenannten aus primitiven egoistischen oder geltungsgerichteten Bedürfnissen erwächst, ist sie bei den Letzteren ein Produkt sozialer Gleichgültigkeit und Abstumpfung, erwachsen aus der permanenten wirtschaftlichen Notlage.

1) Schrottsammler, kleine Fuhrunternehmer, die ständig an der Grenze wirtschaftlichen Zusammenbruchs sind, herumziehende Hausierer (nach FIGOY, 15)

V e r k e h r s u n f a l l f l u c h t

Bei der Verkehrsunfallflucht handelt es sich nach MAURACH (48, S. 626) "um ein Delikt gegen die Rechtspflege im weitesten Sinne. Der Unrechtsgehalt der Tat liegt darin, daß durch das Verhalten des flüchtenden Verkehrsteilnehmers die Aufklärung eines Verkehrsunfalles wegen der drohenden Beweisverlustgefahr (.....) vereitelt und damit der Verfolgung der aus dem Unfall etwa entstandenen straf-, zivil- oder verwaltungsrechtlichen Konsequenzen erschwert wird." Das Vergehen der Verkehrsunfallflucht wird in der öffentlichen Meinung als besonders verabscheuungswürdiges, feiges Delikt angesehen, zumal, wenn es mit unterlassener Hilfeleistung konkurriert.

GÖPPINGER (25) und NASS (59) haben jüngst jedoch auf die Tatsache hingewiesen, daß Fahrerflucht zuweilen in einem schock- und schreckbedingten psychischen Zustand erfolgt, der die Zurechenbarkeit des Delikts vermindert oder ausschließt. Abgesehen von diesen psychopathologisch relevanten Fällen scheint die direkte Motivation der Verkehrsunfallflucht weniger in einem Sichtentziehen der Schadenshaftung ¹⁾ zu liegen, wie NASS (a.a.O., S. 27) meint, sondern vielmehr in der Angst vor Strafe und vor allem vor dem eventuell drohenden Führerscheinentzug. Deshalb ist Unfallflucht auch häufiger dort, wo der Täter entweder wegen der erheblichen Unfallfolgen oder wegen besonderer, strafverschärfender persönlicher Umstände mit hoher Bestrafung und Führerscheinentzug ²⁾ rechnen muß: bei den 16 Fällen AA bis AO im Material von NASS lag allein in 14 Fällen teils erhebliche Trunkenheit am Steuer vor, die beiden übrigen Fälle scheinen tatbestandsmäßig Vergehen nach § 315a StGB zu sein - grob verkehrswidriges zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen bzw. falsches Überholen unter Herbeiführung einer Gemeingefahr.

1) dies vielleicht in Fällen des Fahrens ohne Versicherungsschutz

2) wenn er überhaupt einen Führerschein hat und nicht deswegen flüchtet, weil er keinen hat

NASS fand unter Unfallflüchtigen unter anderem folgende Charaktermerkmale, die er als für dieses Delikt typisch bezeichnet: geistige Primitivität und Undifferenziertheit, Oberflächlichkeit, Rücksichtslosigkeit, Charakterlabilität, Leichtsinn, Ungefestigtheit, Mangel an sozialem Denken und Empfinden, Erregbarkeit.

Unseres Erachtens sind diese Persönlichkeitszüge aber nicht typische Voraussetzungen allein für Unfallflucht, sondern für Verkehrsstraftaten wie für Formen des asozialen Verhaltens überhaupt. Entscheidend scheint jeweils zusätzlich das Überwiegen des Uraffektes der Rezession (im Sinne von K a f k a - 'fort mit mir von dir' -) auf dem Hintergrund von Angst oder klar bewußter Befürchtungen bei aktueller (schreckbedingter) oder habitueller Schwäche noetischer Steuerungsinstanzen, wie NASS sie im oben geschilderten Sinne gefunden hat. Auch die kalte Überlegung, mit der dieses Delikt zuweilen begangen wird, spricht nicht gegen diese Annahme, stehen doch Intelligenz und Wille den Bedürfnissen und Trieben als Werkzeuge zur Verfügung. Verkehrsunfallflucht erscheint uns demnach als eine angstgetragene, primitive Reaktion der Selbstbegünstigung bei Schwäche normativer, verpflichtender Steuerungsinstanzen, die verschiedenster Genese sein kann. NASS hat dementsprechend richtig beobachtet, daß Androhung hoher Strafen für gewisse Verkehrsdelikte gerade die Verkehrsunfallflucht provozieren kann (a.a.O., S. 46).

Unfallflucht im Rückfall kommt nicht selten vor, weil diesen Tätern klar ist, daß das begangene neue Grund-Delikt nach ihrer Vorgeschichte erhebliche Rechtsfolgen und Führerscheinentziehung für lange Zeit herbeiführen kann.

e) Verstöße gegen die Zulassungsregeln

F a h r e n o h n e F ü h r e r s c h e i n, wenn der Täter noch keinen Führerschein besessen hat

Der § 24 StVG bedroht Fahren ohne Führerschein mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 DM oder mit Gefängnis bis zu 2 Monaten. Man kann geteilter Meinung sein, ob dieses Delikt nicht eher zur Klasse der unmittelbar Risikoerhöhenden gehört, da die Person, die ihre Befähigung nicht durch eine Führerscheinprüfung unter Beweis gestellt hat oder keine ordentliche Fahrschulung nachgewiesen hat, eventuell überhaupt nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug zu führen und sich den Verkehrssituationen und -regeln anzupassen. Indessen ist die Kenntnis der Verkehrsregeln und die Fertigkeit des Kraftfahrzeugführens bereits so weit Wissensbesitz der breiten Masse geworden, daß der Gesetzgeber bei einer bestimmten Kategorie von Kraftfahrzeugführern ¹⁾ keine Wissensprüfung über die Verkehrsregeln und keine praktische Fahrprüfung verlangt. Außerdem beweisen Beispiele anderer Länder (England, Schweden, einige Staaten der USA, Belgien), daß sich eine Person die Fahrfertigkeit auch ohne die bei uns vorgeschriebene Form des Fahrunterrichts aneignen kann. Fahren ohne Führerschein ist somit ein Delikt, daß je nach den persönlichen Voraussetzungen des Täters in bezug auf seine Fahrbefähigung entweder risiko-erhöhend ist oder mehr im Sinne einer Ordnungswidrigkeit angesehen werden kann.

Bei jugendlichen und heranwachsenden Tätern, die aus Altersgründen oder Geldmangel noch keinen Führerschein erwerben können, steht der vielzitierte 'Drang zum Motor' hinter dem Delikt, das Bedürfnis, die eigene Mobilität, den Erlebnisdrang und die Lust an Expansion mit dem adäquaten dynamischen technischen Medium, das gleichzeitig zu einem Zuwachs an Geltung fahren kann, zu entfalten. Ihre Verkehrsgefährlichkeit liegt weniger in der nicht absolvierten regelrechten Ausbildung - es gibt reichlich Belege dafür, daß diese jugendlichen Täter technisch einwandfreie Fahrer mit perfek-

1) Im strengen Sinne der StVZO ist das Moped allerdings kein Kraftfahrzeug ("Fahrrad mit Hilfsmotor").

ter Verkehrsregelkenntnis sein können - sondern in der jugendspezifischen Persönlichkeitseigenart (35). Sehr häufig wird das Delikt Fahren ohne Führerschein auch von Ehefrauen, Verlobten und Freundinnen begangen, die von ihren männlichen Partnern ¹⁾ heimlichen Fahrunterricht erhalten. Hier ist im allgemeinen die Angst des Mannes um sein Fahrzeug eine ziemlich wirksame Bremse gegen eventuell gefährliches Fahrverhalten der 'Schülerin', auch spielt sich derlei überwiegend auf verschwiegenen Straßen mit geringer Verkehrsfrequenz ab.

Bei Personen mit mehrfachem Rückfall handelt es sich oft um solche, die auf Grund ihres Berufes häufig mit Kraftfahrzeugen zu tun haben, aber aus bestimmten Gründen keinen Führerschein erwerben können. Es sind Beifahrer oder Hilfsarbeiter in Unternehmen, bei denen laufend Transporte durchgeführt werden (z.B. Bauunternehmungen), die aber das Geld für den Führerschein nicht erübrigen.

Sehr häufig legen die Gerichte bei der Verurteilung nach § 24 StVG eine Sperrfrist der Führerscheinerteilung ein, so daß der Täter schließlich keinen Führerschein bekäme, wenn er ihn beantragt. Er wird dann wieder rückfällig, die Sperrfrist wird verlängert und so fort. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den kraftfahrstüchtigen Jugendlichen, die das Delikt nicht selten konkurrierend mit unbefugter Benutzung oder Diebstahl von Kraftfahrzeugen begehen, und schließlich den Kriminellen, denen der Führerschein von der Verkehrsbehörde wegen der Vorstrafen verweigert wird. Die große Mehrzahl der Delinquenten würde dieses relativ empfindlich strafbedrohte Delikt nach unserer Erfahrung gerne durch den Erwerb einer Fahrerlaubnis vermeiden, wenn nicht eben die ökonomischen und zulassungsrechtlichen Hemmnisse bestünden. Bei den kriminellen Personen mit Zulassungsbeschränkungen haben wir oft feststellen können, daß sie oppositionell-rechthaberisch reagieren und das Führerscheindelikt gleichsam aus Trotz wiederholen, sie sehen nicht ein, was z.B. ihre

1) Diese machen sich damit der "Ermächtigung einer Person ohne Führerschein zum Führen eines Kraftfahrzeuges" nach § 24, 3 StVG schuldig.

Diebstähle mit dem Führerschein zu tun haben sollen und fühlen sich ungerecht behandelt. Insgesamt gesehen scheint aber beim Führerscheindelikt situative Verführbarkeit bei mangelndem Einsichtsvermögen die hauptsächlichste psychische Ursache zu sein.

Fahren trotz entzogenem Führerschein

Der Strafraum für dieses Delikt ist der gleiche wie vorher, bei zeitlich entzogenem Führerschein wird daraufhin von den Gerichten oder den Verwaltungsbehörden die Sperrfrist häufig verlängert.

Entscheidend scheint uns beim Fahren trotz entzogenem Führerschein die Tatsache, daß in des Täters Vorgeschichte bestimmte Merkmale seines Verhaltens im Straßenverkehr oder auch außerhalb desselben zu Zweifeln an seiner Fahrereignung Anlaß geben, auf die hin der Führerscheinentzug erfolgte.

Bei einem Teil der Täter (Berufsfahrern, Reisenden, Fuhrunternehmern, manchen Kaufleuten) ist die wirtschaftliche Existenz durch den Führerscheinentzug bedroht. Sie fahren ihre Fahrzeuge weiter und nehmen die Strafen dafür in Kauf, um ihrem Erwerb überhaupt nachgehen zu können. Allerdings ahnen sie dabei nicht, daß die Verwaltungsbehörden den Polizeiorganen zuweilen Hinweise zu unauffälliger Überwachung geben und stehen relativ bald wieder vor Gericht.

Angesichts der Tatsache jedoch, daß der Führerscheinentzug aus Gründen eines notwendig erscheinenden Schutzes der Öffentlichkeit erfolgte, ist es nicht passend, das Fahren trotz entzogenem Führerschein bei dieser Täter-Kategorie als ein lediglich aus Not erwachsenes und damit in seinem Unwert gering zu achtendes Delikt anzusehen; ein gewisses Maß an Einsichtslosigkeit, Gleichgültigkeit, Abgestumpftheit oder Trotz wird häufig anzunehmen sein, besonders wenn der Betreffende alsbald zusätzlich wieder mit verkehrsgefährlichem Verhalten rückfällig wird, was nicht selten der Fall ist. Fahren trotz entzogenem Führerschein sollte im Zusammenhang mit der Verkehrsdelikt-Vorgeschichte des Täters als

Ganzes gesehen werden. Erweist sich aus ihr ein kontinuierlich feststellbarer erheblicher Anpassungsmangel, so wird dieses Folgedelikt primär auf ihn zurückführbar sein, ist der Grund des Führerscheinentzuges als ein einmaliges und im ganzen nicht persönlichkeitsstypisches Versagen anzusehen, wird man dem Täter die aus der Führerscheinentziehung für ihn entstandene Notlage als primär motivierend in Rechnung bringen können.

Bei Personen, denen der Führerschein auf Lebenszeit entzogen wurde, und solchen mit zeitlichem Entzug, denen das Kraftfahrzeug nicht für die Lebensfristung notwendig ist, haben wir in psychologischen Untersuchungen als Motiv für das Fahren trotz entzogenem Führerschein in einigen Fällen Angst vor Verlust an Geltung bei der Nachbarschaft gefunden, die durch das Nicht-mehr-Benutzen des Fahrzeuges hinter die Tatsache des Führerscheinentzuges gekommen wäre; bei anderen ließen sich Trotz und Starrsinn und ein Nicht-abfinden-können mit der Tatsache, daß das Autofahren bis auf weiteres unerreichbar bleiben soll, als Grund für das Führerscheindelikt feststellen.

U n t e r l a s s u n g d e r U m s c h r e i b e - u n d M e l d e p f l i c h t

Der § 27 StVZO enthält die Vorschrift, daß ein Kraftfahrzeughalter sein Kraftfahrzeug nach dem Kauf, nach einem ständigen Ortswechsel oder bei Wiederverwendung nach Abmeldung bei der zuständigen Zulassungsstelle auf seinen Namen anmeldet. Dort wird das Kennzeichen erteilt, das Bestehen der Haftpflichtversicherung und der Versteuerung geprüft und seine technische Überwachung veranlaßt. Jene Maßnahmen sind nicht oder nur sehr erschwert möglich, wenn die Anmeldung oder Umschreibung (beim Wechsel des Halters) unterbleibt, der Täter entzieht das Fahrzeug der notwendigen Kontrolle.

Umschreibung und Anmeldung des Fahrzeuges sind erstens mit gewissen Kosten verbunden, zweitens führt sie bei den meisten älteren Gebrauchsfahrzeugen zu eingehender technischer Überprüfung. Werden dabei Mängel festgestellt, müssen sie

behooben werden, bevor das Fahrzeug endgültig zugelassen wird. Dadurch entstehen weitere teils erhebliche Kosten, in erster Linie werden Umschreibung und Anmeldung von solchen Personen unterlassen, die billig von dritter Seite Altfahrzeuge kauften und diesen weiteren Aufwendungen aus dem Wege gehen wollen. Sicher befinden sich unter den Tätern auch Nachlässige, Uninformierte und solche, die den Umgang mit Behörden scheuen, die große Mehrzahl aber ist wirtschaftlich schlecht gestellt und mit der Entrichtung des Anschaffungspreises bereits am Ende der finanziellen Leistungsfähigkeit.

Ein Folgedelikt der Unterlassung der Anmeldung ¹⁾ ist das Fahren mit nicht angemeldetem, damit auch nicht zugelassenem Fahrzeug. Da der Führer des nicht zugelassenen Fahrzeuges sich der Kontrolle des Versicherungsschutzes, der Besteuerung und des technischen Zustandes entzogen hat, finden wir dieses Delikt relativ oft in Tateinheit mit Führen eines nicht versicherten, nicht versteuerten, mit technischen Mängeln behafteten Fahrzeuges, auch Kennzeichenfälschungen kommen dabei nicht selten vor. Ein Sonderfall, meist von jugendlichen Kraftfahrbegeisterten begangen, ist die unbefugte Benutzung nicht zugelassener Kraftfahrzeuge, z.B. das Fahren mit dem abgemeldeten Motorrad des Vaters oder einem nicht zugelassenen Auto der Firma.

f) Exkurs über den Unfall im Straßenverkehr

In den bisherigen Besprechungen wurde auf den Verkehrsunfall als einen Erfolg risiko-erhöhenden Verhaltens im Straßenverkehr nicht eingegangen, da es in erster Linie auf eine Diskussion des psychischen Feldes potentieller Unfallentstehung ankam. Ein Verkehrsunfall, besonders seine

1) Die nicht umgeschriebenen Fahrzeuge sind jedoch angemeldet, nur ist die Verfolgung der Überwachung wegen des Halter- bzw. Standortwechsels sehr erschwert.

Schwere und seine Folgen, ist ja nicht nur determiniert durch das Fehlverhalten des ihn schuldhaft Verursachenden, sondern das Produkt mehrerer sich raum-zeitlich schneidender Kausallinien ¹⁾. Grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten kann - vielleicht durch hervorragende Fahrzeugbeherrschung und Geistesgegenwart des gefährdeten Gegenübers - ohne Unfallfolgen bleiben bzw. nur sehr geringen Schaden herbeiführen, während ein einmaliger kurzzeitiger Aufmerksamkeitsmangel eines sonst besonnenen Fahrers die größten Unfallfolgen haben kann. Das Strafgesetzbuch geht in sehr elastischer Weise auf diesen Umstand ein, indem es die Möglichkeit gibt, einen sich fahrlässig grob verkehrswidrig Verhaltenden, der eine Gemeingefahr ohne direkte Unfallfolgen herbeiführt, strenger zu bestrafen (bis zu 2 Jahren Gefängnis) als jemanden, der z.B. aus einem an sich nicht persönlichkeitsstypischen Versagen 'durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht' hat (Gefängnis von einem Tag bis zu fünf Jahren).

Dem psychologischen Betrachter liegt in erster Linie an der Ermittlung der in der Person des Täters liegenden Ursachen und Motive des Delikts und damit an der eventuellen Feststellbarkeit seiner Rückfallgefährlichkeit: eine Person, die zu aggressiv-rücksichtsloser Fehlanpassung neigt, ist für den Verkehr auch dann weiterhin gefährlich, wenn das bisherige rücksichtslose Fehlverhalten im Verkehr keine Unfallfolgen hatte - beim nächsten Mal kann die Ungunst der Verhältnisse schließlich den Unfall herbeiführen. Der einmalig Unfallhafte kann dagegen durch den Unfall so stark in seiner Aufmerksamkeit geschärft sein, daß er in Zukunft sich besonders sorgfältig und pflichtbewußt verhält. Der fruchtbare verkehrspsychologische Forschungsansatz ist daher das Verkehrsverhalten, nicht in erster Linie der daraus vielleicht resultierende Schaden. Andererseits ergibt die psychologische Unfallanalyse in manchen Fällen einen Schätzwert

1) Der leichteste Aufprall auf einen Radfahrer mit einem Pkw kann dessen Tod herbeiführen, während ein Zusammenstoß mit einem Lkw auch bei höherer Geschwindigkeit vielleicht nur Sachschaden verursacht.

dafür, wie weit sich der schuldhafte Teil aus der Ordnung herausbegeben hat, damit es zu diesem Unfall kam; auch können psychologische Unfallanalysen wichtige Hinweise auf typisches Verhalten in Krisensituationen ergeben. Bei Trunkenheitsunfällen hat uns die Untersuchung des Tatherganges in manchen Fällen anhand der Geschwindigkeits- und Entfernungsversätzungen seitens des Täters Anhaltspunkte für den Grad der Alkoholwirkung gegeben.

Von größerer verkehrspsychologischer Wichtigkeit werden aber meistens die Merkmale und psychischen und sozialen Entstehungsbedingungen des Fehlverhaltens sein, ob sie nun zum Unfall führen oder nicht (so auch WINKLER auf der Stuttgarter Fortbildungstagung der Verkehrspsychologen vom 10.10.1960).

g) Exkurs über die Maßnahme des Führerscheinentzuges

Die Maßnahme des gerichtlichen Führerscheinentzuges wird im allgemeinen als Zusatzstrafe (wenn nicht überhaupt als Hauptstrafe), nicht als Sicherungsmaßnahme angesehen, besonders bei zeitlicher Verhängung. Es ist nach unserer Erfahrung für viele Personen nicht einzusehen, warum ein Täter, der "sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat", etwa nach Ablauf einer Sperrfrist von sechs Monaten wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sein soll, während diese Sperrfrist als sehr effektive Zusatzstrafe oft für sinnvoll und gerechtfertigt angesehen würde. Auch die Tatsache, daß die Anwendung der Maßnahme nach § 42m StGB gewissen rechtspolitischen (generalpräventiven) Erwägungen unterworfen zu sein scheint, so daß sie z.B. bei unfallosen Trunkenheitsübertretungen fast ausnahmslos erfolgt, läßt sie in der öffentlichen Meinung eher in einem strafartigen Charakter erscheinen.

Ob Strafe oder Maßnahme, für den psychologischen Betrachter der Verkehrsverhaltens-Anamnese eines Personenkreises ist die Tatsache der erfolgten Führerscheinentziehung ein Hin-

weis darauf, daß das erkennende Gericht nach seiner Erfahrung und seinem Ermessen bei dem Täter eine Verkehrsgefährlichkeit annimmt, "die ihn als ungeeignet zur Führung eines Kraftfahrzeuges erkennen läßt, sei es, daß ihm die technischen Kenntnisse und die Beherrschung der Verkehrsregeln fehlen, sei es, daß er charakterlich zu einem Mißbrauch der dem Kraftfahrzeug eigenen Möglichkeiten neigt. Einmaliges Versagen, ... das für sich allein keinen Aufschluß über charakterliche oder technische Unzuverlässigkeit gestattet, rechtfertigt die Maßregel grundsätzlich nicht" (Entscheidungen des BGH, zit. nach MAURACH, 47, S. 699). Ebenso deutlich scheint uns die Verkehrsgefährlichkeit derjenigen Personen erhöht, denen die Zulassungsbehörde von sich aus nach § 15b StVZO die Fahrerlaubnis entzieht. Während die Maßnahme nach §42m StGB von den Gerichten in der Mehrzahl der Fälle auf ein Delikt hin, nämlich dem zur Verhandlung stehenden, erfolgt, schreiten die Verkehrsbehörden erst zum Entzug (nach mehrmaliger Verwarnung), wenn über den Fahrer bereits eine gewisse Anzahl Strafmittelungen vorliegt, die Zweifel sowohl an seiner Fahrereignung als vielleicht auch an seinem Besserungswillen erkennen lassen¹⁾.

3. Zusammenfassende Schlußfolgerungen

Es wurde der Versuch gemacht, die persönlichkeitsmäßigen und situativen Ursachen einiger häufiger Verkehrsdelikte herauszuarbeiten. Dabei ergab sich, daß die Verkehrsdelikte entweder als Symptome bestimmter Charakterhaltungen oder -eigenarten aufzufassen sind oder primär Folge situativen Zwanges sein können. Ersteres ist bei jenen Delikten der Fall, wo der Täter aggressive Affekte mit der Waffe des bedrohlichen Kraft-

1) so z.B. Arbeiten der Zulassungsbehörden in München, Essen, Düsseldorf, Köln, wie der Verfasser sich durch seine dortigen Untersuchungen überzeugen konnte. Oft werden vor Entzug noch medizinisch-psychologische Tauglichkeitsgutachten angefordert.

fahrzeuges auslebt, wo sich Züge asozialer Gesinnung durch Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt bemerkbar machen und wo Gleichgültigkeit, Oberflächlichkeit oder Abstumpfung die Wachheit der Aufmerksamkeit und der auf Sicherheit gerichteten Einstellungen beeinträchtigen. Persönlichkeitssymptome sind ebenfalls jene Fehlleistungen, die auf unzureichender Tüchtigkeit psychischer Funktionen basieren. Situativen Zwang wollen wir als primäre Deliktsursache annehmen, wenn der Täter aus äußerer Notlage rechtswidrig gehandelt hat, etwa der Reisende oder der Chauffeur, die trotz entzogenem Führerschein fahren oder die kleinen Fuhrunternehmer, die mit unsicheren Fahrzeugen fahren. Damit soll nicht gesagt sein, daß ihr Verhalten milde oder als verzeihlich angesehen werden sollte, sondern nur, daß ihnen angesichts der besonderen Nebenumstände nicht **u n b e d i n g t** besondere verkehrspsychologisch negativ zu wertende Charaktereigenschaften als wesentlich zugeschrieben werden können, obwohl sie zuweilen solche durchaus aufweisen.

Rückfall in verkehrswidriges Verhalten muß, je häufiger er eintritt, als Zeichen für dispositionelle Persönlichkeitsfehlhaltungen oder sittliche Mängel (im Sinne des Gesetzgebers) angesehen werden, ganz gleich, ob es sich um 'Bagatelldelikte' oder um ernste Delikte handelt.

Wenn unsere Anschauungen über den **S y m p t o m c h a - r a k t e r** von Verkehrsdelikten zutreffen, dann müßte sich ergeben, daß Personen, die dominant mit den vorher geschilderten oder gleichsinnig wirkenden Persönlichkeitsmerkmalen behaftet sind, mehr als andere den Straßenverkehr durch Fehlverhalten und Delikte gefährden oder stören. Im ersten Hauptteil des nächsten Kapitels wird diese Frage mit beantwortet werden.

III. THEORETISCHE ERWÄGUNGEN ÜBER MÖGLICHE ZUSAMMENHÄNGE
ZWISCHEN INTRAINDIVIDUELLEM ALLGEMEIN-STRAFRECHTLI-
CHEM UND VERKEHRSRECHTlichem FEHLVERHALTEN AN HAND
DER NEUERN UND NEUEN VERKEHRSPSYCHOLOGISCHEN UND
KRIMINOLOGISCHEN LITERATUR
BERICHT ÜBER SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN

1. Vorbemerkung

Im folgenden Abschnitt unserer Ausführungen soll der Versuch gemacht werden, anhand von Darstellungen der Fachliteratur und eigener praktisch-diagnostischer Erfahrungen zu Aussagen über die psychischen Voraussetzungen der Fahrtauglichkeit zu kommen. Sodann sollen kriminologische und kriminalpsychologische Erkenntnisse über die Persönlichkeit straffällig gewordener Individuen referiert werden. Im vierten Abschnitt dieses Kapitels werden Vergleiche und Schlußfolgerungen aus den beiden vorigen gezogen, die ein erstes gedankliches Eindringen in die Frage des Zusammenhanges zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdeliktbelastung erlauben sollen. Unsere Darstellungen werden auf eine ganzheitliche psychologische Schau verzichten und einzelne Persönlichkeitsbereiche aus Übersichtsgründen und zu Gunsten einer besseren Vergleichbarkeit akzentuierend hervorheben. Wir werden vornehmlich die Bereiche der Intelligenz, des sozialen Bezuges, der Antriebe und der Affektivität berücksichtigen, sind uns dabei jedoch über deren Integration und qualitative Färbung eines durch den anderen im klaren.

2. Die psychologischen Voraussetzungen der Kraftfahr-Tauglichkeit

a) Der intellektuelle Bereich

Die Fortschritte der verkehrspsychologischen Erkenntnisse lassen keinen Zweifel mehr daran offen, daß die intellektuelle Leistungsfähigkeit für das Gelingen der Anpassung

des kraftfahrenden Individuums an die Situation von großer Wichtigkeit ist. Dies ist jedoch nicht im Sinne eines linearen Verhältnisses zu verstehen - daß etwa mit weiter zunehmender Intelligenz die Verkehrsanpassung besser und besser würde -, sondern mehr in einer logarithmischen Beziehung: von einem gewissen Intelligenzgrad ab ist für diesen psychischen Bereich ein Optimum an Anpassungsmöglichkeit erreicht, höhere Intelligenz verändert die Situation nicht mehr merklich zum Positiven hin ¹⁾.

Auf die Bedeutung der Intelligenz beim Erwerb und der praktischen Anwendung des Führerscheinwissens konnten Fachleute auf Grund ihrer Erfahrungen mehrfach hinweisen. FUCHS (21) stellt in einem Gerichtsgutachten die Beziehungen zwischen Intelligenzminderung und der Unfähigkeit, sich im Verkehr stets zuverlässig anzupassen, an einem Einzelfall treffend dar: "Er findet sich jedoch auf Grund mangelnder Abstraktionsfähigkeit und geringen Vergegenwärtigungsvermögens für unanschauliche Sinnzusammenhänge nur sehr schwer und unvollkommen im gedanklich-theoretischen Bereich zurecht. Es gelingt ihm infolgedessen nur schlecht, allgemeingültige abstrakte Regeln und einmalige, konkrete Tatsachen zu einander in ein zutreffendes Verhältnis zu setzen. Dadurch ist auch das 'Regelbewußtsein' erheblich herabgesetzt, d.h. das beständig mitschwingende Wissen darum, im jeweiligen Verhalten in einer bestimmten konkreten Situation immer auch allgemeinverbindliche ... regulierende Normen mit berücksichtigen zu müssen."

Ganz ähnlich sieht MÜLLER (54) die Situation in einem Gutachten für die Verwaltungsbehörde (bei einem Probanden mit unterdurchschnittlicher Intelligenz): "Es gelingt ihm nur schwer, allgemeine und relativ abstrakt gehaltene Formulierungen, wie sie in den gesetzlichen Bestimmungen des Straßenverkehrs gegeben sind, zu begreifen oder zu behalten" "auch die Sicherheit in der Erfassung praktischer Sach-

1) vielleicht eher zum Negativen, ist doch die 'überzüchtete' Hochintelligenz oft mit Störbarkeit, Hypersensibilität und Introversion verbunden!

verhalte wird stark beeinträchtigt, wenn der Untersuchte unter dem Druck der Situation handeln soll."

Der Verfasser (36) mußte sich bei einem Probanden mit einem Intelligenz-Quotienten von 86 nach WECHSLER (93), der eine erhebliche Unfall- und Übertretungsvorgeschichte im Straßenverkehr hatte, gleichsinnig äußern: "Seine Intelligenz reicht zwar aus, die wichtigsten Verkehrsregeln zu verstehen und sinnvoll anzuwenden, doch erschweren die Auffassungsverlangsamung und Minderung des Kombinationsvermögens die schnelle Übersicht bei komplizierteren oder überraschenden Verkehrssituationen."

Gemeinsam stellen die beiden ersten Gutachten bei ihren Probanden mit Intelligenzminderung heraus, daß durch diese eine Unsicherheit im Verständnis der Verkehrsregeln und damit in ihrem sinnvollen Erlernen gegeben wird, beide machen in erster Linie die bei Intelligenzminderung typische Abstraktionsschwäche dafür verantwortlich.

Die beiden letzteren Gutachten weisen darüber hinaus auf mögliche Anpassungsstörungen in Druck- und Überraschungssituationen hin, die durch bei Intelligenzminderung häufig auftretende Auffassungsverlangsamung und Kombinationsschwäche entstehen können. Ein anderer Gutachter (ANONYM, 1, Gerichtsgutachten) erkennt in hochgradigem Schwachsinn eines Berufskraftfahrers die Ursache von 22 Verkehrsunfällen. Er führt aus: "Er (der Untersuchte) ist den Anforderungen des modernen Verkehrs an die Vorsorglichkeit, Aufmerksamkeitsspannung und Ausdauer ... nicht gewachsen." Der von FUCHS als durch Intelligenzmangel störfähig erkannten Verhältnisbeziehung 'Regelbewußtsein' stellt der zuletzt zitierte Gutachter die Kategorie 'Vorsorglichkeit' als abhängig von der Intelligenz nebenan. Beide, Regelbewußtsein und Vorsorglichkeit, weisen aber schon über den intellektuellen Bereich hinaus, sie sind die intellektuelle Seite gewisser transistiver Strebungen ¹⁾. MÜLLER (56) stellt seinem Katalog von Nichteignungs- bzw. eignungsmindernden Merkmalen die psychischen Faktoren niederer Intelligenz, mangelnde geistige

1) der Strebungen der verpflichtenden Teilhabe nach LERSCH (a.a.O., S. 151 f)

Übersicht, unreifes Urteil, unselbständiges Denken, Naivität voran, während entsprechend die AMERIKANISCHE VEREINIGUNG (2) der Haftpflichtversicherer gesundes Urteil, kontrollierte Aufmerksamkeit und Selbstkontrolle als positive intellektuelle Eigenschaften für die Fahrsicherheit ermitteln konnte.

Eine vielleicht etwas simplifizierte Übersicht über die Bedeutung der Intelligenz für die Fahrtauglichkeit gibt STUTTGART (87) in einer statistischen Darstellung (Tabelle I) :

Realitätskontakt ist vermindert bei	Kritikfähigkeit ist vermindert bei	Verhaltensgestaltung ist vermindert bei
2 %	2 %	2 % d.Normalgruppe
32 %	48 %	48 % d.Unf.Gruppe

Tab.I: Geistige Leistungsfähigkeit bei einer Gruppe nicht unfallhafter und einer Gruppe unfallhafter Fahrer (nach STUTTGART, 87)

Mit eindrucksvoller Deutlichkeit stellt die Übersicht Mängel der Unfällegruppe hinsichtlich der drei genannten Bereiche 'geistiger Leistung' heraus. Den Zusammenhang zwischen Intelligenz und 'Verhaltensgestaltung' im Verkehr sieht auch W. V. H a n e y (nach einem Referat von GANTER, 23), wenn er häufiges riskantes Verhalten von Kraftfahrern unter anderem auch auf Intelligenzmangel zurückführt, weil dieser die Erkennung des Risikos beeinträchtigt oder verhindert. Illustrativ in unserem Zusammenhang sind auch die Ergebnisse der umfangreichen statistischen Untersuchungen von BURKARDT (8), die sich allerdings auf die Fahrtauglichkeit von Grubenlokomotivführern beziehen: "Als positiv erweist sich ein durchschnittliches Intelligenzniveau, das zu einsichtigem Verhalten ausreicht und eine reibungslose Anpassung gewährleistet." "Imbezillität und Debilität sind eignungsausschließend, sie stellen in jedem Falle negative Merkmale ersten Ranges dar."

Schließlich sei an statistischen Untersuchungen noch die von

PETER (61) genannt, die an einem schweizerischen Material durchgeführt wurde. PETER überprüfte 48 Personen, die trotz psychiatrisch diagnostizierter Intelligenzdefekte zum Verkehr zugelassen wurden, nach einem Kontrollzeitraum von vier-einhalb Jahren. Von diesen 48 Personen waren nur 22 bußenfrei geblieben (S. 79), bei den übrigen fanden sich Unfälle und Übertretungen annähernd im gleichen Verhältnis. PETER schildert seine intelligenzgestörten Probanden als "schlechte bis mäßige Fahrer, die es gleicherweise an Disziplin wie an Können fehlen lassen" (S. 84).

Eine Seite der intellektuellen Minderbegabung ist die im Zuge der allgemeinen Unschärfe des Erkennens liegende Verminderung der Kritikfähigkeit - einer der 'Grundbestimmungen' des 'Verkehrscharakters' nach WINKLER (95) -, vor allem des selbstkritischen Vermögens. Die damit gegebene Tendenz zur Selbstüberschätzung, die ein großer Teil Unintelligenter mit Kindern und Betrunkenen (darüber COHEN et al., 9) gemeinsam hat, verhindert die Einsicht für die Grenzen der eigenen Leistungsfähigkeit und kann ein 'mehr Wollen als Können' auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr herbeiführen, das MUNSCH (57) mehrfach als eine in der Person liegende Ursache für Fehlverhalten im Straßenverkehr genannt hat. Unsere Schilderungen haben erkennen lassen, daß eine große Zahl sachverständiger Autoren bei Intelligenzmängeln Zweifel an der Fahrtauglichkeit äußert, weil diese das Erlernen und praktische Anwenden der Verkehrsregeln beeinträchtigen, infolge Auffassungsverlangsamung die Übersicht über die Situationen erschweren, Regelbewußtsein und Vorsorglichkeit schwächen, riskantes Verhalten bedingen und Kritik und Selbstkritik einengen können, und weil Intelligenzmängel weiterhin häufig mit Aufmerksamkeitsstörungen gekoppelt sind. Statistische Überprüfungen haben ergeben, daß diese Auffassung nicht zu Unrecht besteht. Deshalb wird in den Richtlinien der WELT-GESUNDHEITS-ORGANISATION (64) davon abgeraten, auch in leichteren Fällen von Geistesschwäche den Führerschein für schwere Motorwagen zu erteilen. Man kann allerdings nicht der Meinung sein, daß Intelligenzmangel schlecht-

hin die Fahrtauglichkeit ausschließt. Es kommt sehr darauf an, in welche Persönlichkeitsstruktur der Intelligenzmangel fällt - bei einem leichteren Defekt (WECHSLER-IQ etwa um 80) wird man zu einer Verweigerung der Fahrerlaubnis geneigt sein, wenn der Träger aggressiv und rechthaberisch veranlagt ist, während die Zulassung vielleicht trotz Bedenken noch befürwortet werden kann, wenn er folgenden 'Kompensations'-Gesichtspunkten entspricht: "Soziale Bewährung, anständiges, solides Wesen, Gutmütigkeit. Praktisches Wissen, Erfahrungswissen ausreichend. Zuverlässiger Charakter. Bewährung als Velofahrer" (PETER, a.a.O., S. 50).

Außerdem muß berücksichtigt werden, mit welchem Fahrzeug der Bewerber fahren will, wo er seinen Standort hat und überwiegend fahren wird. Bei großstädtischen Verhältnissen mit ihren größeren Risiken und Entscheidungsmöglichkeiten wird der Maßstab strenger sein müssen. Wegen des mehrfachen Beziehungsverhältnisses (Intelligenz : Gesamtpersönlichkeit : Fahrzeug : Umgebung) ist es schlecht möglich, eine bestimmte untere Grenze der Intelligenz als fahrtauglichkeitsausschließend festzusetzen, nach unseren Erfahrungen dürfte der WECHSLER-IQ von 80 eine Richtzahl sein, die den Gutachter zu erhöhter Aufmerksamkeit anregen soll ¹⁾. Ein IQ zwischen 80 und 85 wurde auch beim VERKEHRSPSYCHOLOGENTREFFEN (90) Wien 1959 als untere Grenze genannt.

b) Affektivität, Antriebe und sozialer Bezug

Bei einer Besprechung der Affektivität, der Antriebe und des sozialen Bezuges in ihrer Bedeutung für die Eignung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen wird sich herausstellen, daß eine klare Trennung dieser Bereiche schlecht

1) Bei Berufskraftfahrern (Bus, Straßenbahn, Taxi) setzt man den Wert wegen deren besonderen Sorgfaltsverpflichtungen höher an, etwa bei einem IQ von 90 - immer im Zusammenhang mit der Gesamtpersönlichkeit gesehen.

möglich ist. Art, Grad und Richtung der Antriebe und der Affektivität bestimmen den sozialen Bezug sehr stark mit; oder besser gesagt, unsere spezielle Fragestellung engt die Nachforschung auf diejenigen Bereiche der Affektivität und der Antriebe ein, die für den sozialen Bezug bedeutsam sind, weil wir von der Voraussetzung ausgingen, Kraftfahren sei eine Steuerungshandlung in einem sozialen Begegnungsfeld.

"Mit dem Ausdruck 'Affektivität' fassen wir die **A f f e k t e**, die Stimmungen, die **E m o t i o n e n**, die Gefühle von Lust und Unlust zusammen" (BLEULER, 7, S. 63). EWALD (11, S. 215) präzisiert den Begriff 'Affekt' näher: "Die Verbindung von Trieb und Gefühl läßt entstehen, was wir Affekte nennen. Es handelt sich um intensive Gefühle mit einem starken, vom Triebleben her gespeisten Drang zur Aktivität". LERSCH (a.a.O., S. 175 f), der in seinem gefühlstheoretischen Ansatz auch die enge Beziehung zwischen Gefühlen und Antrieben betont, sieht in den Affekten ('Gefühlsregungen') ebenfalls Gefühle mit einer erhöhten Antriebskomponente.

Die Antriebe (bei LERSCH 'Strebungen') sind zielgerichtete Dränge und Bedürfnisse. Eine Erkenntnis der Zielrichtung der Strebungen bei einem Menschen gibt die Möglichkeit, "die Grundmotive (seiner) Daseinsthematik" zu erkennen, "denn zweifellos gehört zur individuellen Eigenart eines Menschen wesentlich das, worum es ihm im Leben geht, auf welche Ziele er gerichtet ist; etwa auf Genuß, auf Besitz, auf Geltung, auf Macht, auf die Betätigung von Interessen, auf soziale Arbeit und so weiter" (LERSCH, a.a.O., S. 161 f). Der soziale Bezug ist der Inbegriff des Verhältnisses eines Individuums zu anderen und der Gemeinschaft, wie es durch das Wirksamwerden und die Artung seiner Strebungen, Affekte, Gefühle, Haltungen und Einstellungen bestimmt wird. So charakterisiert LERSCH (a.a.O., S. 134) die Wirkung der Strebungen des Füreinanderseins in einem "Hinleben auf den anderen und (dem) Hinstreben zu ihm aus dem Erlebnis von Verbindlichkeiten ..., die das Dasein des anderen sowie

sein Wohl und Wehe dem eigenen Dasein auferlegen. Im Für-einandersein ist uns die seelische Lage des anderen nicht gleichgültig, sondern schafft für uns gewisse Aufgaben, sie wird zu Imperativen unseres Verhaltens und Handelns." Das Gegenbeispiel liefert uns SCHNEIDER (70, S. 148) mit der Schilderung der Auswirkungen der Gefühlsarmut für das soziale Verhalten: "Diese Menschen sind lieblos, egoistisch, brutal, gleichgültig gegen das Ergehen ihrer Nebenmenschen und anderer Lebewesen. Sie sind gefühlsarm auch im Sinne der Selbstwertgefühle: ohne Stolz, ohne Schuldgefühle, ohne Reue, ohne Gewissen."

In einem Gutachten (36) hat der Verfasser die Auswirkungen geringerer emotional-affektiver Resonanzfähigkeit auf das Verkehrsverhalten darzustellen versucht: "Als weiteres Motiv der Gesamtpersönlichkeit, das die Reibungslosigkeit der Verkehrsanpassung stören kann, muß die verminderte Eindrucksempfänglichkeit und relative Gleichgültigkeit des Untersuchten gewertet werden. Die natürlichen (und rechtmäßigen! Anm. vom Verf.) Belange der anderen, die sich auf der Straße bewegen, bedeuten für ihn keine konsequente Verpflichtung zur Rücksichtnahme und Anpassung - er ist kein eigentlicher 'Verkehrsrödder' mit aggressiven Tendenzen und dominierendem Selbstdurchsetzungsstreben, sondern zeigt nur wenig Gefühl und Spürung dafür, daß andere die gleichen Ausbreitungs- und Bewegungsrechte für sich in Anspruch nehmen (können)."

Jedoch nicht nur der Mangel an gemütsmäßiger Resonanz kann die Anpassung stören, sondern auch ein Divergieren zwischen Anspruchsniveau und Leistungsbereitschaft, wie FUCHS (22) es bei einer Person mit hoher Unfall- und Übertretungsziffer ermittelte: "Die Gesamtpersönlichkeit weist einen Mangel an mündlicher Reife und verantwortungsbewußter Selbstbeherrschung auf. Es besteht eine deutliche Diskrepanz zwischen an das Leben gestellten Ansprüchen und eigener sachlicher Anstrengungsbereitschaft. Aus erhöhter Suggestibilität und verminderter Willenssteigerung resultiert eine Instabilität

des Gesamtverhaltens, die insbesondere bei zu überwindenden Schwierigkeiten als Lässigkeit und Bereitschaft zu vor-schnellem Aufgeben in Erscheinung tritt." Auch ein URTEIL (89) des Oberverwaltungsgerichtes Münster geht auf die ver-kehrspsychologische Problematik erhöhter Ansprüche ein: "Hervorgehoben ¹⁾ wird ein erhöhtes Geltungsbedürfnis, ver-bunden mit einem jugendlich-unkritischen Selbstwertgefühl und einer Herabsetzung des Kritikvermögens diese Män-gel (schließen) aus, daß der Betreffende ein Kraftfahrzeug mit dem erforderlichen Verantwortungsbewußtsein, sicherer Reaktionsfähigkeit und rücksichtsvoll im öffentlichen Ver-kehr steuert."

Die in diesen fachmännischen Ausführungen enthaltenen gut-achterlichen Meinungen finden Unterstützung in einer gra-phologischen Analyse von 267 Handschriften von Personen, die erhöht Unfälle und Übertretungen aufweisen. MÜLLER (55) berichtet darüber: "Unfälle zeigen sich demnach schlecht angepaßt, wobei sich dieser Mangel im sozialen Rahmen (Ego-zentrizität, Konfliktbereitschaft, unangepaßtes Geltungsstre-ben) wie auch im Leistungsverhalten zeigen kann." "Unfälle (zeigen) im Durchschnitt eine schwächer ausgeprägte willens-bedingte Steuerung" (S. 31). Sie weisen Eigenarten des Tem-peraments auf, "die man anschaulich unter dem Begriff des Sich-hinein-Steigerns (Erregbarkeit, Gereiztheit, kritiklo-se Euphorie) zusammen fassen kann. Die Unfallfreien zeigen dagegen eine mehr gedämpfte Stimmungslage, Besonnenheit und starke Wirklichkeitsverhaftung." D. S. M o f f i e et al. nach KUNERT (41) erweitern und unterstützen MÜLLERS grapho-logischen Ansatz in bezug auf die bewährten Fahrer von der testdiagnostischen Seite ²⁾ her, wenn sie als Persönlich-keitsmerkmale dieser Fahrergruppe emotionale Stabilität, Selbstsicherheit, Ausgeglichenheit im Verhalten zur mit-menschlichen Umwelt und im sozialen Verband nennen. Auch

1) in einem dem Gericht vorliegenden psychologischen Gutach-ten

2) mit dem Bernreuter Personality Inventory

BURKARDT (a.a.O.) erkennt bei seinen Grubenlokomotivführern: "Positiv zu werten sind alle Symptome, die auf eine ausgeglichene Temperamentslage und gesamtpersönliche Festigkeit hinweisen. Dagegen bilden Unbeherrschtheit, temperamentsmäßige Unausgeglichenheit, erhöhte Erregbarkeit und Sensibilität, überdurchschnittliche Aggressivität Merkmale der zweiten Rangstufe." M. S. S c h u l z i n g e r (nach MAYER, 49) kommt nach langjähriger Überprüfung eines großen Untersuchungsmaterials zu der Feststellung, daß unzuverlässige, affektlabile Personen unfallgefährdeter angelegt sind als gegenteilig veranlagte, GRANJEAN (26) sieht in seiner psychiatrischen Praxis Egozentrität und asoziales Verhalten als Hauptursache des Fehlverhaltens im Verkehr. Eine speziellere Untersuchung zur Auswirkung mangelnder Anpassung an die Gemeinschaft innerhalb des Verkehrsverhaltens schildert McFARLAND (50), der bei einem Vergleich nicht bewährter mit bewährten Fahrern bei ersteren 66 % Befunde sozialen Versagens (z.B. Vorstrafen, Kreditschwierigkeiten, Inanspruchnahme der öffentlichen Fürsorge), bei den letzteren nur 6 % derartiger Befunde erhob. Im ZENTRALBLATT für VERKEHRSMEDIZIN (96) findet sich ein Bericht über den wissenschaftlichen Vergleich zweier annähernd gleich großer Städte in den USA, deren eine (Stadt A) eine signifikant größere Verkehrsunfallhäufigkeit hatte als die andere (B). Es ergab sich, daß in der Stadt A auf Grund besonderer sozio-ökonomischer Umstände ein höherer 'Aggressivitätsgrad' vorlag als in B, der sich - wie die fachpsychologischen Beobachter feststellten - durchweg in einem rücksichtsloseren, zu Übertretungen neigenden Verkehrsverhalten äußerte, die Fahrweise dort wurde als scharf, unduldsam, das Gesamtverhalten der Fahrer als oft streitsüchtig und reizbar bezeichnet. In unserem Zusammenhang ist von Interesse, daß die Kriminalitätsziffer von A deutlich höher war als die der Stadt B.

Der Psychiater STROTEKA (81) sieht ebenfalls in offener und latenter Aggressivität den Grund zu manchen Formen des Fehlverhaltens im Verkehr. Namentlich die letzte Beobachtung

scheint uns richtig, die Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer decouvriert bei vielen Individuen eine im direkten sozialen Bezug verdeckte Aggressivität und multipliziert ihre Auswirkung gleichsam mit der physikalischen Wucht des technischen Mediums. Deswegen sagt SCHÖLLGEN (71) auch mit Recht, "daß unreife, verkrampte, infantile und überkompensierende Charaktere im Verkehr in höchst bedenklicher Weise stören und die Partner in Gefahr bringen." Eine Übersicht über Störungen der Affektivität und Verkehrsbelastung bringt der bereits genannte Jahresbericht STUTTGART 1957 in seinem Gruppenvergleich (Tabelle 2).

Affektive Erregbarkeit ist vermindert	Affektive Weite ist vermindert	Aff. Stabilität ist vermindert
bei 3 %	26 %	18 % der nicht unfallhaften Gruppe
bei 17 %	55 %	83 % der unfallhaften Gruppe

Tab. 2: Merkmale der Affektivität bei nicht unfallhaften und bei unfallhaften Fahrern (nach STUTTGART 1957, 87)

Auch hier ist ein deutliches Überwiegen affektiver Störungen bei der Gruppe der Unfallbelasteten zu erkennen. Unsere bisherige Übersicht zum Thema Affektivität, Antriebe und sozialer Bezug scheint die Auffassung von WINKLER (94) zu bestätigen, der affektive Ausgeglichenheit und soziale Anpassungsfähigkeit als die "Grundbestimmungen des Verkehrscharakters" bezeichnet, sie bestätigen ferner die folgende Meinung des Kriminologen MERGEN (52): "In unserer verhetzten Zeit kommt der Charakterstruktur und dem emotional-affektiven Status des Automobilfahrers immer mehr Bedeutung zu." Wenn wir versuchen, die Einzelheiten des hier ausgebreiteten Literaturmaterials zusammenzufassen und zu gliedern, so ergibt sich dieses Bild:

Fahrttauglichkeitsmindernd können sich durch Erhöhung der

Übertretungszahl und des Unfallrisikos folgende Persönlichkeitsmerkmale auswirken

- Minderung der emotionalen Mitschwingungsfähigkeit und gemüthlicher Resonanz, Stumpfheit, Gleichgültigkeit, Lässigkeit
- Überhöhung der Gefühlsansprechbarkeit im Sinne gesteigerter Suggestibilität, Erregbarkeit, Reizbarkeit, Verletzbarkeit
- Verringerung der gefühlsmäßigen Ausgeglichenheit, Labilität, Konfliktbereitschaft, Ungezügelmtheit des Temperaments
- Vorherrschen aggressiver Affekte, Jähzorn, Streit- und Händelsucht, Frustrationsintoleranz
- Überwiegen egoistischer, egozentrischer, geltungsgerichteter Antriebe; überhöhtes Anspruchsniveau, Durchsetzungsdrang, übersteigerter Erlebnisdrang, schwache Ausprägung oder Unwirksamkeit sozialer und normativer Strebungen, Rücksichtslosigkeit, Fehlen von Achtung vor anderen, von Pflicht- und Verantwortungsbewußtsein, von Schutz- und Pflegeinstinkten
- Fehlhaltungen und -einstellungen, Unduldsamkeit, infantiles Pochen auf sein Recht, Unnachgiebigkeit; überkompensatorische Mechanismen wie Kraftmeierei und Angeberei, die dem Geltungsdrang nahe stehen, Imponiergehabe.

Das Vorkommen solcher Befunde bei einem Individuum läßt jedoch allein noch keine Rückschlüsse auf die Fahrtauglichkeit zu, es muß erst an Hand des gesamten Persönlichkeitsbildes gesichert werden, ob nicht ausgleichende und glättende Gegenfaktoren krasse Auswirkungen auf die Form des sozialen Bezuges verhindern. Wir haben selbst mehrfach Personen mit überkompensatorischem gesteigertem Geltungsbedürfnis begutachtet, die eben dieses als Kraftfahrer durch betonte Höflichkeit, demonstrative Anpassung und Freundlichkeit auslegten. Auch Personen mit erheblich egoistischer Antriebsrichtung können durchaus angepaßte Fahrer sein, wenn sie dabei in der Lage sind, sich vor Augen zu führen, daß der Verlust des Führerscheins durch Fehlverhalten im Verkehr ihnen schwerste Schäd-

digungen der wirtschaftlichen Existenz zufügen kann. Der beste Weg zur Abschätzung des Risikos bei einem Probanden mit einem oder mehreren fahrtauglichkeitsmindernden Befund(en) ist noch immer die peinlich genaue Analyse der Vorgeschichte und der Aktenlage, aus der sich die 'schwachen Punkte' im sozialen Bezug oft sehr deutlich ergeben.

Angesichts der klassischen Begriffsbestimmung der psychopathischen Persönlichkeit von SCHNEIDER (a.a.O., S. 15): psychopathische Persönlichkeiten sind solche, "die an ihrer Abnormität leiden oder unter deren Abnormität die Gesellschaft leidet", ist es - namentlich in bezug auf den zweiten Halbsatz der Definition - nicht erstaunlich, daß bei der Untersuchung verkehrsauffälliger Personen immer wieder psychopathische Züge diagnostiziert werden. Die Fehlanpassung dieser Personengruppe im Straßenverkehr ist ja im Grunde eine Form des 'Leidens der Gesellschaft', die durch die Abnormität des Kraftfahrzeugführers bedingt wird, und die Abnormität ist in vielen Fällen nichts anderes als eine Überspitzung der zuvor von uns aufgeführten, die Verkehrsanpassung störenden Persönlichkeitsmerkmale. Wenn SCHNEIDER (a.a.O., S. 18-28) z.B. den betriebsamen Psychopathen als "oft tüchtig, leistungsfähig, aber ohne Tiefe und Gründlichkeit, wenig zuverlässig, unvorsichtig, unkritisch, leicht bestimmbar" charakterisiert, von einem 'geltungsbedürftigen', einem 'stimmungs-labilen' Psychopathen spricht, die explosiblen Psychopathen als "nach außen erregbare, reizbare, jähzornige Menschen" bezeichnet, ferner gemütlose Psychopathen nennt, "Menschen ohne oder fast ohne Mitleid, Scham, Ehrgefühl, Reue, Gewissen", die in ihrem Wesen "oft finster, kalt, mürrisch, in ihren Handlungen oft triebhaft und brutal" sind, so finden wir in diesen Kennzeichnungen und Schilderungen entschieden viele jener psychischen Merkmale wieder, die wir gerade als Ergebnis unserer Literatúrauswertung als anpassungsstörend im Straßenverkehr erkannten ¹⁾. Nur sind diese Merkmale bei

1) Auf eine vollzählige und genaue Darstellung der Psychopathentypen nach SCHNEIDER soll unsere illustrierende Aufzeichnung verzichten.

der psychopathisch-abnormer Persönlichkeit dominante, ungeglättete, wesensbegründende Charakterzüge von starker Penetrationskraft für das gesamte Verhalten und aus diesem Grunde sicherer verkehrsgefährdend als bei einer anderen Persönlichkeit, die diese Merkmale zwar auch, aber in einem anderen individuellen Strukturzusammenhang und mit geringerer Ausprägung aufweist. KÜSTER (40), der als psychiatrischer Sachverständiger Fragen der Fahrtauglichkeit bearbeitet, wertet eine Kasuistik suchtkranker Personen aus und kommt zu folgenden Schlußfolgerungen: "Betrachtet man die ... gemeinsamen psychopathologischen Besonderheiten und eventuell sich daraus ergebenden allgemeinen Folgerungen, so zeigt sich zunächst das Vorliegen von primär psychopathischen Wesenszügen im Sinne einer gewissen Oberflächlichkeit, Bedenkenlosigkeit, mangelnder Rücksichtnahme, verstärkt durch egozentrische Einstellung und Haltsschwäche. Diese oder ähnliche anlagebedingte, also bereits vor Einsetzen der toxischen Schädigung vorhandenen Persönlichkeitsmerkmale, die den Betreffenden schon von der charakterlichen Seite her als wenig geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges erscheinen lassen, wird man bei einer großen Anzahl der Süchtigen und chronischen Alkoholiker annehmen müssen." Ganz ähnlich äußert sich GROSSJOHANN (29), nach dessen Meinung die einer Suchterkrankung zu Grunde liegende Charakterstruktur für sich allein schon Verkehrsgefährdung bedingen kann, ohne daß der Süchtige unter der Wirkung des Narkotikums steht. Haltsschwäche, mangelnde Steuerungsfähigkeit und Versagensneigung kennzeichnen nach GROSSJOHANN den Alkoholsuchtgefährdeten, Selbstunsicherheit, Psychoasthenie und Willenlosigkeit den Morphinisten.

PETER geht in seiner bereits mehrfach zitierten Arbeit auf psychopathisch-abnorme Persönlichkeiten als Kraftfahrer ein, die nicht zu den Süchtigen gehören. Von den 63 Personen seiner Versuchsgruppe, die trotz klinischer Diagnose Psychopathie als Kraftfahrer zugelassen waren, erwiesen sich nach viereinhalbjähriger Kontrollzeit 34 als bußenfrei (a.a.O.,

S. 79). Die restlichen zeigten sich als derjenige Teil des gesamten Untersuchungsmaterials, dessen Unfallzahlen am höchsten waren (S. 81). Bei den Übertretungen stehen die Psychopathen nach den Alkoholsüchtigen an zweiter Stelle, wobei eigentlich berücksichtigt werden müßte, daß im Sinne der genannten Ausführungen von KÖSTER und GROSSJOHANN chronischer Alkoholismus und Psychopathie von ihren psychischen Bedingungen her nicht immer scharf getrennt werden können. Die Verkehrsdisziplin beider, der Alkoholiker und der Psychopathen, ist nach PETERs Ermittlungen schlechter als die aller anderen klinischen Gruppen in seinem Material ¹⁾. Dreizehn als besonders 'nicht bewährt' herausgestellte Psychopathen ²⁾ vereinigten zusammen im Kontrollzeitraum 35 Unfälle und 76 Übertretungen auf sich. PETER charakterisiert sie genauer (a.a.O., S. 99): " ... immer wieder ist die Einordnungsbereitschaft und das soziale Verhalten irgendwie abnorm. Für die Verkehrssicherheit am wichtigsten sind die störenden Psychopathen (reizbare, unbeherrschte, haltlose Charaktere). Ihnen fehlt es nicht an Können, manchmal sind sie gewiegte Schnellfahrer. Verkehrscharakter und Verkehrsdisziplin sind krankhaft schlecht ausgebildet, wenn es zu gehäuften Unfällen und Übertretungen kommt." "Von keiner Form (der Psychopathie) kann jedoch gesagt werden, daß sie keinen nachteiligen Einfluß auf das Verkehrsverhalten haben könne, neigt doch jeder Psychopath auf seine Weise zu abnormem, inadäquatem Verhalten" (S. 111). Auch der Arzt und Jurist GÖPPINGER (a.a.O.) setzt sich mit der Frage des Verkehrsverhaltens der einzelnen psychopathischen Typen auseinander und bestätigt mit folgenden Ausführungen die zuletzt genannte Ansicht PETERs: "So finden wir

1) das sind Psychotiker, Organiker, Epileptiker, Oligophrene, reaktiv Gestörte, Personen mit charakterlichen Besonderheiten ohne Krankheitswert

2) Bewährung errechnet aus der Abweichung der Unfall- und Übertretungs-Summen gegenüber dem Materialdurchschnitt

die gemütlosen, die kalten, in ihren Handlungen brutalen Persönlichkeiten, die sich nicht nur über Moralgesetze hinwegsetzen, sondern sie auch gar nicht fühlen. Ebenso wenig, wie sie im sonstigen Leben die Spielregeln menschlichen Zusammenlebens beeindrucken und es ihnen auf die Verletzung irgendwelcher ideeller, materieller oder personeller Werte ankommt, richten sie sich nach Geboten und Verboten im Verkehr, auch wenn dabei einmal ein Mensch ums Leben kommt. Oder die Geltungsbedürftigen, die um jeden Preis wirken wollen. Im Verkehr demonstrieren sie ihre besonderen Qualitäten durch die Rasanz, mit der sie Kurven nehmen oder etwa in besonders unübersichtlichen Situationen überholen usw. Auch die Hyperthymiker, die meist unkritischen, unvorsichtigen, dabei oft ausgesprochen gehetzten und aufgeregten Persönlichkeiten, verhalten sich als Kraftfahrer vielfach ebenso gehetzt und ungezügelt. Bei den Explosiblen dagegen kommt es im Verkehr meist erst nach dem eigentlichen Verkehrsdelikt zu gröberen Straftaten. Man erlebt sie aber auch einmal als unmittelbare Verkehrsdelinquenten, wenn sie sich z.B. im Zorn an das Steuer ihres Fahrzeuges setzen und dann, ähnlich wie die einer Laune folgenden Stimmungs-labilen, gefährliche Situationen herbeiführen. Auch die expansiv Fanatischen, die ewigen Querulanten, finden sich als Verkehrsdelinquenten, wenn sie etwa durch entsprechend verkehrswidrige Fahrweise gegen obrigkeitliche Anordnungen, auch Verkehrszeichen, querulieren. Manchmal mag auch ein Depressiver in seiner völligen Trostlosigkeit und Gleichgültigkeit äußeren Situationen gegenüber zum Verkehrssünder werden, ähnlich wie der asthetische, ganz in sich und seine Selbstbeobachtung Versponnene oder der selbstunsichere Anankast. Besonders zu nennen ist der Willensschwache, weil er unter den Alkoholikern wie unter den Süchtigen überhaupt eine hervorragende Stellung einnimmt" (94).

Die amerikanischen statistischen Untersuchungen von McFARLAND (a.a.O.) bestätigen diese Meinungen an einem großen empirischen Material, wenn sie aufzeigen, daß bei Verkehrs-

unfällen gehäuft psychopathische Züge (Egozentrität, Aggressivität, antisoziale Tendenzen und soziale Verantwortungsllosigkeit) erkennbar werden.

Schlußfolgernd aus den bisherigen Ausführungen wird man wohl HOFF und SCHINDLER (37) recht geben müssen, wenn sie auf Grund ihres klinischen Materials zu der Feststellung gelangen, daß die Psychopathie die für den Verkehr gefährlichste 'Erkrankung' ¹⁾ sei.

3. Zu den Persönlichkeitsmerkmalen von Rechtsbrechern

An Hand der neuen kriminologischen und kriminalpsychologischen Literatur soll nun versucht werden, Aussagen über Persönlichkeitszüge von Rechtsbrechern zu machen. Als Rechtsbrecher bezeichnen wir Personen, die wegen tatbestandsmäßig-rechtswidrigem und schuldhaftem Verhalten verurteilt worden sind. Unsere Berichte beziehen sich überwiegend auf Untersuchungen von Personen(kreisen), die mehrfach verurteilt wurden ²⁾, da bei diesen die die rechtsbrecherische (= kriminelle) Aktivität begründenden Persönlichkeitsmerkmale deutlicher greifbar zu sein scheinen als bei den Nicht-Rückfälligen. Außerdem werden sich unsere später zu berichtenden empirischen Untersuchungen in erster Linie mit Rückfalltättern befassen, so daß die Schilderung dieses Personenkreises schon eine gewisse Vorklärung bedeutet.

Obwohl wir uns im klaren sind, daß das einzelne Verbrechen ³⁾ bzw. eine kriminelle Lebensgeschichte multifaktorell bedingt sind, wollen wir die soziologische Betrachtungsweise und die Merkmale der 'tatgestaltenden Umwelt' zu Gunsten einer Her-

1) Der Begriff Erkrankung scheint unglücklich, weil Psychopathie eben keine Erkrankung, sondern eine angelegte Abartigkeit ist.

2) 'Rückfällige' im allgemeinen Sinne des Wortes, nicht allein im Sinne des strafverschärfenden Rückfalls des StGB

3) ebenfalls im allgemeinsten Sinne - strafbare Handlung

ausarbeitung der intern-psychischen Persönlichkeitsmerkmale des Rechtsbrechers, wie sie aus Anlage und Außeneinflüssen geworden sind, aus dem Spiel lassen. Unser Ziel ist ja nicht die Darstellung der kriminologischen Grundtatsachen, sondern der Versuch, die Erkenntnisse über die Täterpersönlichkeit auf die verkehrspsychologischen Erkenntnisse über die Kraftfahrerpersönlichkeit zu projizieren.

Eine allgemeine Übersicht über die 'Charakteristik der Verbrecher' gibt SCHNEICKERT (69, S. 113-122), der in seinen Darstellungen die Erfahrungen der älteren Kriminalpsychologen (Baer, Kaufmann, Wulffen, Gross) verarbeitet hat. Wenn seine Aussagen auch mehr erfahrungsbegründet als systematisch erforscht sind und der Begriff 'Verbrecher' - wie aus SCHNEICKERTs Ausführungen hervorgeht - genau genommen durch den Begriff 'Rückfallverbrecher' ersetzt werden müßte, so beweist sich ihre Gültigkeit doch immer wieder an neueren Erfahrungen und Untersuchungen.

Über die Verandestätigkeit der Verbrecher führt SCHNEICKERT aus, daß sie sich durch Reduzierung der Fähigkeit zu länger anhaltender Auseinandersetzung mit geistigen Gehalten, zu streng logischer Denktätigkeit und des Urteilsvermögens negativ von der Durchschnittsbevölkerung abhebt. Ausgesprochene Intelligenzschwäche fand er vor allem bei gewohnheitsmäßigen Dieben und Sittlichkeitsverbrechern. Bei Gewohnheitsverbrechern ist die Willensschwäche neben der Intelligenzschwäche charakteristisch, solche Individuen "... sind der Spielball der jeweilig einwirkenden Gewalt der herrschenden Umstände; ihr eigener Wille ist nicht stark genug, den Anreizen ihrer Triebe und der leidenschaftlichen Regungen zu widerstehen" (S. 114), ihre Verführbarkeit ist dementsprechend ungemein groß.

Gemütsstumpfheit und Gefühlsgleichgültigkeit werden als die gewöhnlichen Eigenschaften des Verbrechers angesehen, sie zeigen sich besonders "in allen denjenigen Beziehungen, die dem Menschen in seinem Verhalten zum Nebenmenschen zur

Richtschnur dienen und nach denen sich das kulturelle Leben der menschlichen Gemeinschaft entwickelt" (S. 115). Pflichtgefühl und Wahrheitsliebe, Mitleid, opferbereite Freundschaft und Treue sind bei ihnen daher unterbetont oder fehlen gänzlich, "die Befriedigung grober Gelüste und gemeiner Triebe ist (dagegen) das Hauptziel ihres Daseins" (S. 116). Häufig finden sich Prahlucht, Rechthaberei und Jähzorn in starker Ausprägung, daneben aber ebenso oft Gleichgültigkeit, Sich-gehen-lassen und 'Kleinmut'. Über die Intelligenz von Personen mit krimineller Aktivität in der Vorgeschichte wird in verschiedenen vergleichenden statistischen Untersuchungen berichtet. Sehr ausführlich ist die Untersuchung von VERVAECK (91) aus dem Jahre 1934, bei der tausend einmalig Straffällige mit der gleichen Anzahl Rückfälliger verglichen wurden. Aus der nachstehenden Übersicht (Tabelle 3) über seine Ergebnisse ist zu ersehen, daß die intellektuelle Begabung der Rückfälligen-Gruppe hinter der der Einmaligen zurücksteht.

Geistiges Niveau:	sehr gut	mittel	mangelhaft	Verfall
1000 Einmalige	7,5	57,2	31,7	3,6 %
1000 Rückfällige	3,3	32,3	47,3	17,1 %

Tab. 3: Geistiges Niveau bei 1 000 einmaligen und 1 000 rückfälligen Verbrechern (EXNER, 12, S. 197 nach V e r v a e c k)

Gleichsinnige Ergebnisse erzielten auch S c h m i d t und S c h n e l l bei ihren Vergleichen von 500 Ersttättern mit 500 Rückfalltättern (Tabelle 4).

Intelligenz:	gut	ausreichend	schlecht
500 Erstmalige	18,6	60,7	20,7 %
500 Rückfällige	13	52	35 %

Tab. 4: Intelligenz bei 500 Erstverbrechern und 500 Rückfälligen (EXNER, 12, S.197 nach S c h m i d t und S c h n e l l)

Noch deutlicher zeichnen sich die Verhältnisse in den Untersuchungen von STUMPFEL (82) ab, der unter 195 Rückfallverbrechern 45 %, unter 166 Einmaligen jedoch nur 6,6 % Debile fand. Aus dem amerikanischen Raum (z.B. SUTHERLAND, 85, S. 103 ff), aus dem deutschen Raum (z.B. BAUER, 6, S. 76 ff) kommen Stimmen, die vor einer Überschätzung des Faktors 'Intelligenzmangel' bei der Kriminogenese warnen. C h a s e l l (nach SUTHERLAND, a.a.O., S. 105) hat die in der amerikanischen Literatur gegebenen Zahlenangaben der Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen Intelligenzmangel und 'Moralität (morality)' auf ihre statistische Signifikanz hin überprüft und kam zu Korrelationen zwischen 0,1 und 0,39 ('positive but low'). Es kann aber gegen diese Ergebnisse gehalten werden, daß sich das Zahlenmaterial aus dem deutschen Raum speziell auf Rückfallverbrecher bezieht, während das amerikanische Material im wesentlichen nur zwischen Nicht-Bestraften und Bestraften überhaupt ohne Differenzierung unterscheidet. Daraus tendiert die Nivellierung der Korrelationen des amerikanischen Materials gegen Null, weil die einmaligen Täter sich hinsichtlich ihrer Intelligenz nicht signifikant von der Durchschnittspopulation unterscheiden.

HOFSTÄTTER (38) hat die Angaben über die Intelligenz, die in dem Forschungsmaterial von S. und E. G l u e c k ¹⁾ enthalten sind, einer statistischen Kontrolle mit dem Chi-Quadrat-Verfahren unterzogen. Danach bleibt in den Mittelklassen der Intelligenz (IQ 90 bis 119) "die Anzahl der Kriminel-

1) G l u e c k, S. und E., Unraveling Juvenile Delinquency, New York 1950. Ein Gruppenvergleich von 500 kriminellen mit 500 nichtkriminellen Jugendlichen.

len hinter der der Nichtkriminellen zurück, an den beiden Enden (110 und höher, 89 und weniger) finden wir hingegen mehr Kriminelle als Nichtkriminelle" (HOFSTÄTTER, a.a.O., S. 12). Die Abweichung der Verteilung vom Mittelbereich erwies sich mit Chi-Quadrat 11,27 als auf der 0,1%-Ebene signifikant, die Intelligenzunterschiede zwischen der kriminellen und der nichtkriminellen Gruppe wurden von HOFSTÄTTER mit Chi-Quadrat 14,46 als auf der 2%-Ebene signifikant errechnet. Offensichtlich ist aber die Abweichung zwischen den Gruppen im unteren Bereich der Intelligenz stärker zu Ungunsten der Kriminellen als im oberen, wie folgende, nach der Tabelle von HOFSTÄTTER umgerechnete Übersicht ergibt (Tabelle 5):

I.Q.	kriminell		nicht kriminell		%-Unterschied
	n	%	%	n	
110 und mehr	47	9,4	8,2	41	/1,2/
59 bis 89	214	42,8	33,4	167	/9,4/

Tab. 5: Verteilung der Intelligenz an den Extremen der Intelligenzkurve bei 500 delinquenten und 500 nicht delinquenten amerikanischen Jugendlichen (umgerechnet nach HOFSTÄTTER, 38, S. 11)

FREY (19, S. 102) überprüfte in einer neueren Untersuchung die Intelligenz von 160 Rückfalltätern, die zusätzlich noch das Merkmal der Frühkriminalität aufwiesen und ist zu folgenden Werten gekommen:

überdurchschnittlich begabt	=	0
durchschnittlich begabt	=	49
knapp durchschnittlich begabt	=	47
schwach begabt	=	22
eindeutig debil	=	42
		160

Danach sind 111 von 160 Personen dieses Materials, das sind 69,4 %, nicht voll durchschnittlich begabt, worin eine außerordentlich hohe Abweichung von der Normalverteilung der Intelligenz zu sehen ist, zumal die überdurchschnittlich Intelligenten gänzlich ausfallen.

NASS (58) wertete in neuesten Untersuchungen (aus dem Jahre 1959) eine umfangreiche Kasuistik besonderer Täter-Gruppen auch im Hinblick auf die Intelligenz aus. Bezüglich der Raubtäter kam er zu folgenden Schlußfolgerungen (S. 66): "Die geistige Struktur unserer Raubtäter zeigte knapp mittlere bis durchschnittliche, niemals überdurchschnittliche intellektuelle Begabung, mangelnde Fähigkeit zur Aufnahme und Verarbeitung geistiger Werte, daher keine geistigen Interessen und keine geistige Bildung. Der geistige Horizont ist eng begrenzt, die sittliche Reife oft retardiert." Das Bild des "gewöhnlichen Diebes, wie es uns immer wieder begegnet", zeigt schlechte schulische Leistungen in der Vorgeschichte, kaum durchschnittliche, häufig noch geringere Intelligenz (S. 95). Von seiner Untersuchungsgruppe der Diebe erwiesen sich 1 % als überdurchschnittlich intelligent, 51 % durchschnittlich und 48 % als unterdurchschnittlich intelligent - auch hier wieder eine Linksverschiebung gegenüber der Normalkurve (S. 92). Bei reinen Einbrechern, polytropen Tätern mit Einbruch in der Vorgeschichte und Personen mit wechselndem Diebstahl und Betrug wich die festgestellte Intelligenzverteilung nicht von der Normalverteilung ab - aber: "Bei Dieben und Einbrechern mit normaler Intelligenz ist diese häufig dadurch gekennzeichnet, daß sie entweder eingeeengt oder in ihrer Dynamik geschwächt ist, so daß sie sich gegenüber anderen intellektuellen Faktoren, Wunschbildern, Phantasievorstellungen, Illusionen, Plänen usw. nicht durchzusetzen vermag. Die Intelligenz ist passiv. Sie scheint bei vollem Bewußtsein abgeschaltet und fällt daher als Kontrollinstanz zur Regulierung des Verhaltens im Sinne vernünftigen Handelns aus" (NASS, a.a.O., S. 165). Bei Betrugstätern erhob NASS keine abnormen Intelligenzbe-funde, unter den Unzucht-Tätern fand er jedoch eine auffäl-

lige Gruppe mit extremer intellektueller Minderbegabung - ein Umstand, der nicht erstaunt, da - wie BAUER (a.a.O., S.76f) schon bemerkte - Personen mit hochgradiger Intelligenzschwäche oft Schwierigkeiten bei der Entwicklung normaler sexueller Partnerbeziehungen haben und deswegen in ein sexuelles Verhalten geraten, das unter Strafe gestellt ist (Unzucht mit Kindern, mit Tieren).

Daß NASS bei den Betrugstätern keine negativ-auffälligen Intelligenzbefunde erhob, reiht sich ein in die üblichen Erfahrungen bei derartigen Untersuchungen - auch W i e s e r hat bei ihren Handschriftuntersuchungen bei kriminellen Schrifturhebern am Material der Betrüger im Vergleich zu den Dieben (und den Gendarmen) weniger Merkmale für Intelligenzdefekte oder Intelligenzmangel gefunden. Andererseits erinnert sich der Verfasser an die psychologische Untersuchung einer sehr erfolgreichen Betrügerin ¹⁾, die sich in der Intelligenzuntersuchung nach WECHSLER als eindeutig schwachsinnig erwies - sie war Dienstmädchen bei einer amerikanischen Fliegerfamilie, hatte dort englisch radebrechen gelernt und gab sich in Geschäften als Amerikanerin aus, wo sie auf Rechnung eben dieses Fliegeroffiziers, den sie als ihren Mann bezeichnete, wertvolle Dinge einkaufte. Ihre Methode war einfach, sie sprach in den Geschäften in einer deutsch-englischen Sprachmischung, die für die Kaufleute offensichtlich ein ausreichender Beweis ihrer Solvenz war. Ebenso kann man von Strafrichtern relativ häufig nach Verhandlungen ein gewisses Erstaunen vernehmen, wie es den sich im Verfahren als überaus beschränkt erweisenden Angeklagten gelungen ist, sich betrügerisch größere Werte zu erschwindeln. Bei Nichtanwendung objektivierender und geeichter Intelligenztests mag in diesem oder jenem Falle vielleicht die bei Betrügern vorkommende heimtückische Schläue, Dummdreistigkeit und pseudologisch untermauerte Redegewandtheit eine höhere als die vorhandene intellektuelle Leistungsfähigkeit vortäuschen können. Es scheint uns jedenfalls nicht erforderlich, gute oder minde-

1) Im Jahre 1954 in der Untersuchungshaftanstalt Stadelheim

stens durchschnittliche Intelligenz als Voraussetzung für das Gelingen von Betrugsdelikten anzunehmen, wie es weithin getan wird. Bei seiner speziellen Täter-Opfer-Beziehung kann ein Betrug ja schon allein deshalb gelingen, weil das Opfer noch dümmer als der Täter oder weil sein Kritikvermögen infolge eigener Besitzgier oder Habsucht verdunkelt ist, worauf H e n t i g ¹⁾ mit aller Deutlichkeit hingewiesen hat.

Nach den Erfahrungen des Verfassers bei Persönlichkeitsuntersuchungen an mehrfach Vorbestraften, die von Verwaltungsbehörden und -gerichten und von Strafgerichten zugewiesen wurden, sind bei dieser Bevölkerungsgruppe intellektuelle Störungen über die Erwartung häufig. Sie brauchen sich nicht unbedingt allein in einem Absinken des numerisch errechneten IQ zu äußern, sondern zeichnen sich manchmal in einer Eigenart der Intelligenz-Struktur ab, außerdem müssen sie vielfach im Zusammenhang mit außerintellektuellen Persönlichkeitsfaktoren gesehen werden, etwa der Strebungsthematik. Auffällig waren immer wieder der Mangel an Interesse an jeglichen Dingen, die über die Gegebenheiten der alltäglichen Lebensfristung hinausgehen; engstirniges Beharren an vorgefaßten Meinungen, Schwäche der selbstkritischen Einstellung, oft mit absurder Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Erfolge gekoppelt, Beschönigungstendenzen und Uneinsichtigkeit, geringe Aufmerksamkeitsintensität bei längerer 'geistiger' Beanspruchung, oft intellektuelle Stumpfheit, Unbeweglichkeit und Auffassungsverlangsamung.

Dieses Untersuchungsmaterial setzte sich allerdings überwiegend aus den niedersten Schichten der Rechtsbrecher zusammen, die 'kriminelle Elite' haben wir nicht zu Gesicht bekommen.

Eine Übersicht über die Schilderungen der intellektuellen Fähigkeiten der Kriminellen ergibt folgendes Bild: die Be-

1) H e n t i g, H.v., Psychologie der Einzeldelikte, Bd. III
-Der Betrug-, Tübingen 1957, bes. S. 187 ff

deutung des Intelligenzmangels für die Kriminogenese ist nicht für alle vorkommenden Gruppen einheitlich zu beantworten. Bei einmaligen Tätern scheinen die Verhältnisse von der Normalpopulation nicht oder zumindest nicht beträchtlich abzuweichen, beim Durchschnitt der Personen-
gruppen, deren kriminelle Aktivität sich überwiegend auf Betrug richtet, wurden weniger abnorme Intelligenzbefunde erhoben als bei Dieben, Räubern, Sittlichkeitsverbrechern. Als gesichert kann aber gelten, daß bei Rückfalltätern und Gewohnheitsverbrechern intellektuelle Abartigkeit und Intelligenzminderungen gehäuft vorkommen.

Die kriminologische Forschung der letzten 40 Jahre hat der Beziehung zwischen Rückfallkriminalität und Psychopathie besondere Aufmerksamkeit zugewendet, wobei - jedenfalls im deutschen Sprachraum - die Psychopathen-Typen von SCHNEIDER als kategoriale Grundlagen der Klassifizierung verwendet wurden. EXNER (12, S. 211) gibt eine Übersicht über die diesbezüglichen Forschungsergebnisse verschiedener Autoren (Stand 1944), die wir unseren Schilderungen voranstellen wollen (Tabelle 6).

Autor	fand unter	% Psychopathen
R i e d l	800 Gewohnheitsverbrechern	40
S c h n e l l	502 Rückfälligen	48,7
S c h i e d t	245 Rückfälligen	63,7
M i c h e l	302 Gewohnheitsverbrechern	83
R e i s s	131 Schwerverbrechern	88
V e r v a e c k	6000 Rückfallverbrechern	90
R a t t e n - h u b e r	113 gefährlichen Sittlichkeitsverbrechern	55
S t u m p f l	195 vielfach Rückfälligen	99
S t u m p f l	166 Einmaligen	14,5
S c h m i d t	502 Einmaligen	18

Tab. 6: Prozentzahlen psychopathischer Belastung bei Kriminalen-Gruppen mit verschiedener Rückfallhäufigkeit und krimineller Intensität (nach EXNER, 12, S. 211 - vereinfacht -)

Obwohl die angegebenen Werte bei den Rückfalltättern zwischen den Extremen 40 % und praktisch 100 % schwanken, wird man doch kaum umhin können, das Bestehen einer Beziehung zwischen Rückfallkriminalität und Psychopathie als erwiesen anzusehen.

VERVAECK (a.a.O.) bestätigt diesen Sachverhalt aus seiner langjährigen Spezialerfahrung (S. 449): "Also zeigt die Entwicklung des Rückfallverbrechertums, das wir in den letzten 30 Jahren verfolgen konnten, - von denen 6000 mehrere Male untersucht werden konnten, daß es sich bei ungefähr 90 % um biologisch Abnorme handelt mit mehr oder minder starken psychopathischen, hauptsächlich charakterologischen, affektiven und moralischen Defekten." REIWALD (63) zitiert die Untersuchungen von R a b b i n o w i c z und führt aus (S. 153): "In Belgien ermittelte R. in den Gefängnissen, daß die Zahl der Anormalen bei mittlerer Kriminalität 53 % beträgt, bei den Rückfälligen auf 67 % steigt. Bei besonders schweren Verbrechen erreicht die Anormalität 83 %, um bei Rückfälligen auf 87 % zu steigen."

Auch neuere Untersuchungen können als Unterstützung der Ergebnisse der genannten Forscher angeführt werden. Als solche nennen wir die von FREY (19), der in seiner umfassenden Studie über die Lebensbewährung von Personen mit frühkindlicher Kriminalität ausführt: "Unsere jetzige Untersuchung ergibt ... die große Bedeutung der Psychopathien für die Rückfallkriminalität. Insgesamt 37 von den 39 Psychopathen sind rückfällig geworden. Siebenundzwanzig wurden zu Rückfallverbrechern ... es bestehen also unzweifelhaft sehr enge Beziehungen zwischen Frühkriminalität, Rückfallskriminalität und Psychopathie. Nach unseren Erfahrungen gibt es sozusagen keine Rückfallsverbrecher und insbesondere niemals Gewohnheitsverbrecher, die nicht psychopathisch sind" (S. 113). GREGOR (27) hat schon früher (1944) ähnliche Ergebnisse innerhalb einer Untersuchung an Täter-Typen in Jugendgefängnissen erzielt. Er fand unter 206 für unbestimmte Zeit Verurteilten 120 Psychopathen, von denen 32 % als willensschwach, 8,7 % hyperthymisch und 17 % als gemütsarm

diagnostiziert wurden. Die Aufschlüsselung der 195 Rückfallverbrecher aus der Versuchsgruppe von STUMPFL (82, S. 143) nach Psychopathen-Typen ¹⁾ ergab 57 vorwiegend gemütlose Psychopathen, dazu 38 Personen, bei denen Gemütlosigkeit als Nebenfund bestand, in 111 Fällen fanden sich Züge abnormer Willenlosigkeit, 58 mal konnten hyperthymische und 12 mal geltungssüchtige Merkmale ermittelt werden.

FREY (a.a.O.) gibt in seiner bereits genannten Arbeit ebenfalls einen Überblick über die in einer Gruppe von 92 Frühkriminellen vorkommenden Psychopathieformen (S. 118):

Astenische Ps.	6 mal, wovon	3 mal dominant
Willensschwache Ps.	57 mal, wovon	39 mal dominant
Impulsive Ps.	28 mal, wovon	8 mal dominant
Hyperthymische Ps.	4 mal, wovon	2 mal dominant
Gemütskalte Ps.	37 mal, wovon	22 mal dominant
Geltungssüchtige Ps.	33 mal, wovon	18 mal dominant

92

Willensschwäche und Gemütlosigkeit scheinen nach den unabhängigen und übereinstimmenden Berichten der 3 Autoren bei den psychopathischen Kriminellen am häufigsten hervorzutreten, ganz gleich, ob es sich dabei um kindliche, jugendliche oder erwachsene Delinquenten handelt ²⁾. Ferner muß als gesichert gelten, daß psychopathische Formen unter den Rückfalltättern signifikant häufiger sind als unter der Durchschnittsbevölkerung. Aus dieser Tatsache zieht EXNER (12) eine allgemeine Schlußfolgerung: "Wenn gewisse Charakter-

-
- 1) Von den einzelnen Psychopathiemerkmalen kommen intraindividuell zuweilen mehrere vor, so daß die Summe der Merkmale die der Versuchspersonen übersteigt.
 - 2) Bei der hohen Rückfallquote (vgl. auch EXNER, 13, der nach 10 Jahren Kontrollzeitraum bei dem jugendlichen Verurteilungsjahrgang 1928 fast 50 % Rückfälligkeit binnen 10 Jahren ermittelte) der psychopathischen kindlichen und jugendlichen Verbrecher nicht erstaunlich: ist doch Psychopathie schon der Definition nach angeborene und kaum beeinflussbare Abartigkeit.

eigenschaften in ihrer psychopathischen Vergröberung ihren Träger zu dauerndem Verbrechen geneigt machen, so dürfen die entsprechenden Charakterzüge, auch wo sie sich innerhalb der Normalitätsgrenze halten, eine gleichgerichtete Tendenz haben" (S. 213). Wenn MASS (58, S. 166) daher zur Charakteristik der Einbrecher und Diebe schreibt: "Das Gefühlsleben der Einbrecher und Diebe ist im allgemeinen wenig differenziert. Höhere Gefühle kommen äußerst selten vor. An Stelle echter Gefühle tritt häufig eine verschwommene Sentimentalität und Rührseligkeit; oft bestimmen Triebgefühle das Handeln", so können wir in dieser Schilderung eine Keimform der gemütlosen Psychopathie wiedererkennen, und in SEELIGS (72) Charakterisierung des arbeitsscheuen Berufsverbrechers: "triebhaftes Unstetigkeit und innere Haltlosigkeit" (S. 47) scheinen typische Auswirkungen anlagemäßiger Willensschwäche angedeutet zu sein.

REIWALD (a.a.O., S. 152 f) schildert unter Verwendung der Ergebnisse verschiedener Berichte (Departmental Committee on Prison, England; B j e r r e, Schweden; Enquete Parlementaire, Frankreich; H e i n d l, Deutschland) den "kleinen Verbrecher", aus dem sich die kompakte Majorität der kriminellen Armee aller Kulturländer rekrutiert: "Überall begegnen wir der gleichen Beschreibung eines erbärmlichen, meist als psychopathisch bezeichneten Typus ohne wirkliche Energie Von den 120 Mann, die wir in Camp Hill in Sicherungsverwahrung hatten, können höchstens die Hälfte als psychisch und geistig normal und geeignet für ordentliche Arbeit gelten. Da war auch nicht ein halbes Dutzend, die irgendwie im Pädagogischen oder Geistigen zu interessieren gewesen wären Eine Enquete Parlementaire bei den französischen Appellationsgerichten hat sich über die Rückfälligkeit genau in der gleichen Weise ausgesprochen und bezeichnet sie als 'faibles, stupides, irrésolus' ... Auf 100 Berufsverbrecher kommen (in Deutschland, Anm. v. Verf.) 90 % Stümper ... (denen) die nötige Energie und Ausdauer ... fehlt. ... Die Aristokraten des Verbrechens ... repräsentieren kaum 1 % des Ver-

brechertums ... Das Gros der gewerbsmäßigen Verbrecher sind körperlich heruntergekommene Denkfaule."

TAPPAN (86) hat neuerdings das bereits genannte Material des Forscherehepaares G l u e c k im Hinblick auf die dort geprüften psychischen Variablen tabellarisch gegenüber gestellt (Tabelle 7):

Merkmal	Delinquenten		Nicht-Delinqu.		%-Unterschied
	n	%	%	n	
Aggressivität	75	15,1	5,0	25	10,1
Extraversion	282	56,7	28,5	142	28,2
Emotional stabil	90	18,1	49,0	249	-31,9
Neurotisch	122	24,6	35,8	177	-11,2
Suggestibel	297	59,8	26,3	131	33,5
Konventionell	123	24,7	48,5	242	-23,8
Egozentrisch	68	13,7	2,2	11	11,5
Vater-Sohn-Konflikte	114	22,8	5,2	26	17,6
Minderwertigkeitsgefühle	126	33,2	18,4	94	14,8
Interne Konflikthaltung ("emotional conflicts")	339	74,8	37,6	163	37,2

Tab. 7: Explorativ und psychodiagnostisch erhobene Einzelbefunde bei 500 delinquenten und 500 nicht delinquenten amerikanischen Jugendlichen und Heranwachsenden (aus TAPPAN, 86, S. 151, nach S. und E. G l u e c k a.a.O. - übers. v. Verf. -)

Beträchtliche Unterschiede zwischen der bestraften und der straffreien Population ergaben sich bei den Variablen 'Suggestibilität', 'allgemeine Einordnung in die Denk- und Verhaltensweisen des Kollektivs (conventional)' sowie denen, die den emotional-affektiven Status betreffen ('emotionale Stabilität' und 'interne Konflikthaltungen / emotional conflicts/'). Aber auch die übrigen recht hohen Unterschieds-

Prozente lassen vermuten, daß in den anderen psychischen Variablen Unterschiede zwischen den Vergleichsgruppen bestehen, die nicht zufällig sind. Es dürfte die vorsichtige Schlußfolgerung erlaubt sein, daß bei Gruppen delinquenter Personen direkt oder indirekt allgemein anpassungs- bzw. einordnungsstörende Persönlichkeitsmerkmale stärker feststellbar sind als bei Nichtdelinquenten. BARNES und TEETERS (5, S. 236 f) berichten detailliert über die umfangreichen Untersuchungen an Strafgefangenen unter der Leitung des Psychiaters M. R. G r e g o r y. Bei der 589 Häftlinge umfassenden Pittsburger Gruppe ergab sich bei 28,6 % der Fälle das Vorliegen von Psychosen oder Intelligenzdefekten, 26,6 % konnten als psychopathisch oder neurotisch diagnostiziert werden, bei 31,2 % lagen nicht pathologische, aber anpassungsstörende Persönlichkeitszüge vor, so z.B. Aggressivität, emotionale Unausgeglichenheit, Unreife, Stumpfheit, Verführbarkeit, Egozentrität. Nur 6,5 % des Gesamtmaterials bestand aus angepassten Persönlichkeiten (adjusted personality). "Eine der wichtigsten Verallgemeinerungen aus diesem Material ist, daß Persönlichkeitsmerkmale und emotionale Störungen, die vielleicht Kriminalität begünstigen, durchaus außerhalb offener Psychosen oder ernsthafter Neurosen liegen können. So sind es etwa nur starke und hartnäckige emotionale Störungen, die im Zusammenhang mit der S i t u a t i o n zur Tatzeit genügen, zu verbrecherischer Handlung anzutreiben" ¹⁾, lautet die Schlußfolgerung von BARNES und TEETERS (a.a.O., S. 237) aus dem statistischen Material von G r e g o r y. Für unsere Fragestellung wichtig erscheint der hohe Gesamtprozentsatz 'unangepasster' und in der Anpassungsfähigkeit

1) "One of the most important generalisations to be drawn from this material is that personality traits and emotional disturbances that favour criminality do not have to involve overt psychoses or derious neuroses. They may be only strong or stubborn emotional disturbances which, in connection with the s i t u a t i o n at the time of the crime, suffice to impel to delinquent action" (BARNES and TEETERS, 5, S. 237).

pathologisch Gestörter, worin wir eine Ergänzung und Bestätigung der geschilderten übrigen Untersuchungsergebnisse erblicken.

Zur Frage der Aggressivität der Verbrecherpersönlichkeit, die schon mehrfach in unseren Ausführungen angeklungen ist, äußern sich - eine Fülle einschlägiger Literatur zusammenfassend - die der psychoanalytischen Richtung nahestehenden amerikanischen Autoren MASLOW und MITTELMAN (46, 377): "Was die Psychopathologie delinquenten Verhaltens anbetrifft, so sind die offensichtlichsten Tatsachen die der Aggression, der Feindseligkeit und der Brechung von Regeln und Gesetzen als Herausforderung ... Was die Beziehung zwischen Schuld und kriminellen Verhalten betrifft, so herrschen drei konstruktive Annahmen vor: 1) das Individuum hat sich seit seiner Kindheit um Besitz geschmälert gefühlt und sucht sich auf aggressive Weise, was es wünscht, mit sehr wenigen oder fehlenden Schuldgefühlen' (.....). 2) Das Individuum leidet unter einem sehr starken Schuldgefühl und handelt so, um auf diese Weise Bestrafung und damit Erleichterung auf sich zu ziehen (.....). 3) Das Individuum hat Gewissen und Ideale entwickelt; aus verschiedenen Gründen werden diese übermächtig, und als Herausforderung oder in Reaktion auf sie läßt es sich in aggressives kriminelles Verhalten ein (.....)" ¹⁾. Obwohl hier unseres Erachtens der (manifesten und latenten) Aggression bei der Kriminogenese zu ausschließliche Bedeutung eingeräumt wird, so erscheint es doch bei Übersicht

1) "As regards the psychopathology of delinquent behavior, the most obvious fact is that of aggression, hostility and defiant braking of rules and laws ... As regards the relationship of guilt to delinquent and criminal behavior, three constructions have become prevalent: (1) the individual since childhood has felt deprived and is aggressively seeking what he wants with very little or no feeling of guilt (.....). (2) The individual is suffering from a very severe sense of guilt and acts so as to invite punishment and that way obtain relief (.....). (3) The individual has developed a good conscience and ideals; for a variety of reasons, they become too intense, and in defiance, or as a reaction against them, he engages in aggressive delinquent activities (.....)" (MASLOW and MITTELMAN, 46, S. 377).

der Ergebnisse auch nicht psychoanalytisch orientierter Forscher berechtigt, sie in einem breiten Bereich des Verbrechertums als eine der persönlichen Voraussetzungen kriminellen Verhaltens anzusehen.

An diese Schilderungen könnte der Verfasser einen Bericht über seine psychologischen Untersuchungen in Gefängnissen (1954, 1959) und als psychologischer Sachverständiger (1954 bis 1958) anschließen, bei denen ihm überwiegend wiederholt rückfällige Gelegenheitstäter mit wechselnden Eigentumsdelikten begegneten. Neben den zuvor genannten intellektuell-geistigen Merkmalen soll jedoch nur ergänzt werden, daß es sich bei diesen durchweg um die Varianten eines bestimmten Grund-Typs handelte: klägliche Individuen mit geringem Lebenserfolg, angefangen von der Schulzeit bis hinauf zum Berufs- und Eheleben, ohne Durchhalte- und Spannkraft und damit ohne die Fähigkeit, die dauernden 'guten Vorsätze' auch nur über etwas längere Zeit zu realisieren. Reizbar-empfindlich, beschönigend und voll sentimental Mitleids in bezug auf sich selbst sind sie gleichgültig, desinteressiert, sehr häufig kaltschnäuzig-brutal gegenüber anderen - meist auch den eigenen Familienmitgliedern gegenüber. Primitive egoistische Strebungen herrschen vor, auf augenblicklichen Lustgewinn gerichtet oder bestimmt durch die Einflüsse temporärer Konsumtendenzen, ohne konsequente Steuerung durch vernünftige Überlegung und Vorausplanung. Immer wieder ergehen Zahlungsbefehle und entstehen Schwierigkeiten wegen nicht durchgehaltener Ratenkäufe auch wertvoller, teurer Gegenstände (Fernsehapparate, Kraftfahrzeuge), wobei die Einkaufspraktiken zuweilen nicht weit weg vom Betrug stehen. Geistige und ideale Werte bedeuten weder einen besonderen Beschäftigungsanlaß noch eine konsequente Verpflichtung, etwas differenzierte Hobbies (Gartengestaltung, Taubenzucht, wie sie im Ruhrgebiet weit verbreitet sind) konnten wir nirgends feststellen, Fußball und Kraftfahren (!) stehen neben Alkohol und der Freundin im Mittelpunkt des Interesses der jüngeren Delinquenten; der Bildungsstand meist auch in be-

zug auf allgemein-interessierende Tagesfragen ist ungemein niedrig - oft schon allein deswegen, weil der Umgang mit der geschriebenen Sprache Schwierigkeiten macht.

4. Schlußfolgerungen

a) Da unter wiederholt straffälligen Personen nach den Erfahrungen der zuvor zitierten Autoren ein über dem Bevölkerungsdurchschnitt liegender Prozentsatz intellektuell Minderbegabter oder in der sach- bzw. situationsadäquaten Entfaltung der Intelligenz Behinderter zu sein scheint, kann bei einer Population kraftfahrender Rückfalltäter mit einer Häufung von Verkehrs-Fehlverhalten gerechnet werden, da verkehrspsychologische Untersuchungen Zusammenhänge zwischen Intelligenzdefekten und intellektueller Minderausstattung einerseits und Verkehrsdelinquenz andererseits mit unseres Erachtens ausreichender Beweiskraft aufgezeigt haben. Der Einwand, daß die Führerscheinprüfung eine Auslese zu Ungunsten intellektuell Minderbegabter trifft, hat sich - wie unsere oben zitierten Gutachtenbeispiele demonstrierten - in der Praxis nicht bestätigt.

b) Die verkehrspsychologischen Forschungsergebnisse lassen in psychopathischer Abartigkeit einer Person eine Verkehrsgefährdung ersten Ranges erkennen. Kriminologische Untersuchungen haben mit besonders großer Übereinstimmung ergeben, daß sich unter Rückfalltätern und gefährlichen Verbrechern ein hoher Anteil psychopathischer Persönlichkeiten befindet. Dabei scheinen die Formen der Gemütlosigkeit, (Willen-) Haltlosigkeit und der Geltungssucht im Vordergrund zu stehen. Unter diesen Umständen muß die Verkehrsgefährlichkeit eines Kollektivs kraftfahrender Rückfalltäter größer sein als die der Nicht-Rückfälligen bzw. der Normalpopulation.

c) Die allgemeinen Charakterisierungen der 'Verbrecher' bzw. bestimmter Täter-Typen, wie SCHNEICKERT, NASS, SEELIG, REIWALD, EXNER, MEZGER sowie die älteren Kriminalpsychologen sie geben und wie der Verfasser sie aus seiner begrenzteren Erfahrung in vielen Punkten bestätigen kann, lassen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit vermuten, daß sich bei Kriminellen, auch wenn sie nicht psychopathisch sind, vielfach Wesenszüge in erheblicher Ausprägung finden, die die Sozialanpassung gefährden. Als solche können unter anderen die hervorgehobenen Merkmale geistige Stumpfheit, schwache Wertverpflichtetheit, geringe gemütlliche Resonanzfähigkeit, Gleichgültigkeit, egoistisch-triebhafter Selbstbezogenheit, Jähzorn, Aggressivität und brutale Kälte genannt werden. Diese Persönlichkeitszüge erschienen aber bereits bei den verkehrspsychologischen Erörterungen als verkehrgefährdende psychische Merkmale. Wenn die kriminologischen Ansichten über ein häufigeres, betontes Auftreten solcher Charakteristika bei Personen mit erhöhter krimineller Aktivität richtig sind, so müßte auch bei vielen intellektuell nicht Beeinträchtigten und nicht als psychopathisch diagnostizierbaren Kriminellen erhöhte Verkehrsgefährdung zu erwarten sein. Aufgabe unserer empirischen Untersuchungen wird es demnach bleiben, diese Erwartungen an Hand des Zahlenbildes der Verkehrsdelikte und anderer Merkmale und Folgen des Verkehrsverhaltens krimineller Personen zu überprüfen.

5) Referat spezieller Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung

Obwohl die verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Literatur, wie wir inzwischen aufgezeigt haben, wichtige Beiträge zur Psychologie und Psychopathologie des Kraftfahrzeugführers geliefert hat, sind zumindest im deutschen Sprachraum bis in jüngste Zeit keine Untersuchungen zu un-

serem speziellen Thema veröffentlicht worden, denen eine Überzeugungskraft in irgendeiner Richtung zugesprochen werden könnte.

Im anglo-amerikanischen Raum (Kanada) hat TILLMAN (88) im Jahre 1948 eine umfangreiche klinische und statistische Untersuchung durchgeführt, in deren Verlauf er Gruppen unfallhafter und unfallfreier Berufskraftfahrer miteinander verglich. Aus diesen Vergleichen wurde klar ersichtlich, daß die kriminelle Belastung der Gruppe mit Unfällen und Übertretungen höher ist als die der Unfallfreien. So ist bei der unfallhaften Taxifahrergruppe die Jugendkriminalität mit 51 %, die der Vergleichsgruppe mit 5 % angegeben (S. 37). Die Erwachsenen-Kriminalität der Untersuchungsgruppe liegt bei 34,3 %, die der Vergleichsgruppe bei nur 1 %. In der Unfällegruppe fanden sich Personen mit 12 bis 16 Vorstrafen, unter anderem wegen Fälschungsdelikten, Diebstahl, Überfällen (nach deutschem Strafrecht Raub), Landstreicherei und Volltrunkenheit (S. 47). Daneben konnten bei den 'Unfällen' Merkmale für Aggressivität, sexuelle Fehlanapassung und Neigung zu Trunksucht festgestellt werden.

MIDDENDORF (53, S. 153) berichtet über die Untersuchungen von L a r s o n aus dem Jahre 1956, der an 207 jugendlichen Verkehrsdelinquenten in Los Angeles eine steigende Tendenz zu kriminellen Delikten vorfand, je mehr sich intra-individuell die Verkehrsdelikte häuften. MIDDENDORF schlußfolgert, daß bei Jugendlichen " ... die häufige Begehung von Verkehrsdelikten nur als Abbild, als Reflexhandlung ihrer schon lange bestehenden inneren Verwahrlosung anzusehen ist, die sich in jeweils wechselnder Form äußern kann und sich vom allgemeinen Delikt zum Verkehrsdelikt oder auch in umgekehrter Richtung verlagert" (S. 153).

In einem grundsätzlich gehaltenen Sachverständigengutachten für das Oberverwaltungsgericht Münster (in Sachen SCH. ./). Regierungspräsident Düsseldorf, 1957) hat sich der Strafrechtler und Kriminologe SAUER (67) zur Frage der Fahrtaug-

lichkeit rückfälliger Straftäter geäußert. SAUER sollte die Frage beantworten, "ob die kriminelle Vergangenheit des Klägers nach kriminalsoziologischen Erkenntnissen erweist, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist." Der Kläger, der gegen die von der Zulassungsbehörde verhängte Führerscheinentziehung klagte, war nach psychiatrischen Gutachten ein labiler Psychopath mit Neigung zu reaktiven, hysterischen Depressionen, er war mehrfach (u.a. mit Betrug) kriminell in Erscheinung getreten und hatte Bestrafungen wegen einiger minder schwerer Verkehrsdelikte aufzuweisen. SAUER führte aus, daß das Ausmaß der Gefährlichkeit des Täters maßgebend für seine Behandlung als Kraftfahrzeugführer sein muß und fordert, daß jedes in der Vorgeschichte ermittelte Delikt dahingehend geprüft wird, ob aus ihm ein 'positiver Antrieb' zur Verbrechensbegehung erschlossen werden kann. Sodann muß ermittelt werden, in welchen Umweltverhältnissen der Täter sich befindet und ob die eventuell gegebene Neigung zu krimineller Aktivität in diesen wirksam werden kann. Wenn die Straftaten Charaktereigenarten erkennen lassen, die einen spontanen Antrieb zur Verbrechensbegehung bilden können, ist eine Zulassung als Kraftfahrer auf jeden Fall bedenklich. So handelt nach SAUER z.B. der Gewalttäter aus einem Antrieb, der im Charakter begründet ist. Hohe Rückfallwahrscheinlichkeit in kriminelles Verhalten spricht gegen die Erteilung (Belassung) einer Fahrerlaubnis, "weil sie Zeichen für mangelnde Festigkeit der Täterpersönlichkeit ist". Auch PETER (a.a.O.) hat bei der Auswertung seines Untersuchungsmaterials die kriminelle Vorgeschichte seiner Probanden berücksichtigt. Er berichtet, daß " ... bei den Gruppen mit Psychopathie, Alkoholismus und Sucht, charakterlichen Besonderheiten ... eine weitgehende Entsprechung der statistischen Werte von Bußenhäufigkeit, Anzahl Nichtbewährter und Dissozialität" erkennbar ist. "Bei den Nichtbewährten (Fahrern, Anm. d. Verf.) kommen soziale Schwierigkeiten 2,5 mal, Kriminalität sogar 3 mal häufiger vor als im Gesamtdurchschnitt" (a.a.O., S. 93).

HARTMANN (33) hat sich in seinem Aufsatz über den rückfälligen Verkehrsdelinquenten über den Zusammenhang zwischen Verkehrsdelikten und anderen Vorstrafen an Hand folgender Übersicht geäußert (Tabelle 8):

	sonst vorbestraft	nicht vorbestraft
Verkehrsdelinquente Personen in Österreich	35 %	65 %

Tab. 8: Prozentzahlen allgemein-kriminell Vorbestrafter und nicht Vorbestrafter unter österreichischen Verkehrsdelinquenten (vereinfacht nach HARTMANN, 33)

Er zieht aus dieser Zusammenstellung die Schlußfolgerung, daß die Mehrzahl der Verkehrsdelinquenten nicht anderweitig vorbestraft ist. Diese Tatsache wird niemand bezweifeln, da sie ein Spiegelbild des statistischen Sachverhalts ist, daß die Zahl der Nichtbestraften unter den Kraftfahrern wie unter der Gesamtpopulation größer ist als die der Vorbestraften. Völlig absurd wäre aber der Gedanke, aus diesen Zahlen eine positive Verkehrsbewährung der Vorbestraften herleiten zu wollen. Da HARTMANN nicht angibt, wieviele vorbestrafte Kraftfahrzeugführer in Österreich vorhanden sind, hat die genannte Prozentzahl in bezug auf unser Problem keinen Aus-sagewert: niemand weiß, ob diese 35 % vorbestrafter Ver-kehrssünder nicht eventuell a l l e allgemein-kriminell vorbestraften Kraftfahrzeugführer Österreichs umfassen - was für deren schlechte Verkehrsbewährung spräche - oder etwa nur die Hälfte, oder ein Drittel oder Fünfundzwanzigstel. Anders ausgedrückt, wenn j e d e r in Österreich fahrende Vorbestrafte in der Berichtszeit einen Unfall hätte, so könnte dies bezogen auf die Gesamt-Unfallzahl 35 % ausma-chen, würden aber die Unfallzahlen umgekehrt auf die Kraft-fahrer bezogen, ergäbe sich dann für die Gruppe der Vorbe-strafte eine Unfall-Teilnahme von 100 % - und für unsere Frage der Bewährung ist die letztgenannte Relation ent-scheidend, über die HARTMANN keine Auskunft gibt.

Im Jahre 1958 hatte der Verfasser im Rahmen seiner Sachverständigentätigkeit beim Technischen-Überwachungs-Verein Essen e.V. die Möglichkeit, im Auftrag des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums von Nordrhein-Westfalen eine einführende empirische Untersuchung über den Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung durchzuführen ¹⁾. Diese Untersuchung und ihre Ergebnisse sollen im Folgenden etwas näher geschildert werden ²⁾, da sie mit gewissen Variationen als Muster der im nächsten Kapitel zu berichtenden neuen empirischen Arbeiten dienen.

Aus den Unterlagen der Personenaktsammlung der Kriminalpolizei Essen, in denen sich Strafregisterauszüge letzten Standes über jede dort verzeichnete Person befinden, wurde eine Zufallsauslese von 600 Personen getroffen, die seit 1948 dreimal und mehr wegen krimineller Delikte verurteilt worden sind. Bei den in die Versuchsgruppe aufgenommenen Personen wurden auch die Vorstrafen aus der Zeit vor 1948 mit erfaßt, sowie diejenigen Vorstrafen, die nach dem gerichtlichen Strafregister bereits gelöscht wurden. So wurde es möglich, sich über die kriminelle Aktivität der Untersuchungspersonen ein umfassendes Bild zu machen, welches durch die Heranziehung der Vernehmungsprotokolle noch abgerundet werden konnte. An Hand der Führerscheinakten des Straßenverkehrsamtes Essen wurden aus den 600 Bestraften diejenigen herausgesucht, die in Essen einen Führerschein erworben hatten. Es ergab sich dabei die Zahl von 103 Führerscheinbesitzern. Von diesen 103 vorbestraften Führerscheinbesitzern wurden die bei der Verkehrsbehörde gesammelten Strafmittelungen über Verkehrsdelikte und die Unterlagen der früheren polizeilichen Übertretungskartei eingesehen, so daß sich ein ziemlich lückenloses Bild über ihre Verkehrsvorstrafen von 1936 an bis zum 1.7.1958 ergab. Um

1) Für die Mitarbeit seien Frl. Dipl.-Psych. Marlene Feldmeier und Dr. phil. Jan Drösler nochmals herzlich bedankt. Letzterer besorgte in sehr geschickter Weise einen Teil der statistischen Materialbearbeitung und die Erstellung einer der Vergleichsgruppen.

2) Wir halten uns dabei an unseren Forschungsbericht (FoBer 1958) für das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen vom Dezember 1958.

weitere Aufschlüsse über die in der Versuchsgruppe gesammelten Persönlichkeiten zu erhalten, wurden die Straftaten der jeweils letzten Verurteilung jeder einzelnen vor einem Essener Gericht eingesehen. Die Würdigung der Täterpersönlichkeit im Urteil und der in einigen Fällen vorliegende gerichtsmedizinische (psychiatrische) Befund ergaben wertvolle Ergänzungen und Hinweise. Die Fahrpraxis der Betroffenen konnte an Hand ihres Berufes, der Dauer des Führerscheinsbesitzes und sonstiger gesammelter Einzelunterlagen abschätzend ermittelt werden.

Eine grobe Sortierung der Versuchsgruppe von 103 Probanden ergibt folgendes Bild:

- 17 Vorbestrafte blieben im Hinblick auf ihr Verkehrsverhalten unauffällig
- 38 wurden im Zeitraum ihres Führerscheinsbesitzes 1 bis 3 mal in verkehrsrechtlicher Hinsicht auffällig
- 48 hatten im Zeitraum ihres Führerscheinsbesitzes mehr als drei Verkehrsvorstrafen. Sie vereinigen in durchschnittlich 6 Jahren die Zahl von 379 Verkehrsübertretungen und -vergehen auf sich, was einem Durchschnitt von 9,02 Verkehrsstraftaten pro Kopf entspricht. Drei Personen dieser Gruppe haben mehr als 30 Verkehrsdelikte begangen, drei weitere zwischen 15 und 30, vier liegen zwischen 10 und 15, 27 zwischen 5 und 10 und fünf Personen zwischen 3 und 5 Verkehrsdelikten.

Untersucht man die Verkehrsdelikte der Gruppe von 38 Personen, die sich rein der Zahl nach (1-3) nicht vom Durchschnitt der kraftfahrenden Bevölkerung abheben, so erweist sich aber insofern eine Abweichung von der Norm, als die schweren Verkehrsvergehen unerwartet häufig sind. Fahrlässige Körperverletzung und Tötung kamen bei dieser Gruppe neunmal vor, Trunkenheit am Steuer unter Herbeiführung einer Gemeingefahr elfmal, Unfallflucht und versuchte Unfallflucht sechsmal. Bei der schwerer belasteten Gruppe von 48 Personen, die fast die Hälfte des Kollektivs einnimmt,

vermittelt eine nähere Überprüfung der Verkehrsdelikte folgende Tatsachen: gegen den Personenkreis dieses Teils der Untersuchungsgruppe zusammengenommen wurden wegen seiner Verkehrsdelikte Geldstrafen in Höhe von 13.163,-- M verhängt, Gefängnis und Haftstrafen von insgesamt 45 Monaten und einer Woche. Es wurden 27 Führerscheinentziehungen ausgesprochen. Nur 7 Personen blieben frei von Verkehrsunfällen, 21 mußten sich einmal oder mehrfach wegen Körperverletzung und Tötung verantworten und die gleiche Anzahl wegen einmaliger oder mehrfacher Trunkenheit am Steuer. Von den 27 Personen, denen der Führerschein auf Zeit entzogen war, wurden alle späterhin ein oder mehrmals wegen Fahrens ohne Führerschein bestraft. Daneben finden sich alle überhaupt nur denkbaren Übertretungen oder Vergehen gegen die Verkehrsgesetze.

Eine kasuistische Feinanalyse eines Teils des Materials (FoBer 1958, S. 21-31) nach kriminologischen, persönlichkeits- und verkehrspsychologischen Gesichtspunkten ergab folgende Einzelheiten, die hier in großen Zügen wiedergegeben werden sollen: Kriminalität und Art des Verkehrsverhaltens sind auf eine gemeinsame in der Persönlichkeit des Täters liegende Wurzel zurückzuführen. Geistige Schwäche und Unvermögen zur Einsicht, psychopathische und psychotische Belastung können sich je nach Gelegenheit in der einen wie in der anderen Richtung bemerkbar machen, so auch charakterliche Insuffizienz oder soziale Verwahrlosung. Nicht nur solche Personen wurden im Verkehr auffällig, deren kriminelle Aktivität durch Rohheits- und Gewaltdelikte gekennzeichnet war, sondern auch solche mit 'reinen' Eigentumsdelikten: Diebstahl in der unqualifizierten Form des § 242 StGB, Betrug und Unterschlagung. Die Rücksichtslosigkeit gegenüber dem Mitmenschen, die sich z.B. bei Eigentumsdelikten zumeist in hinterhältiger und versteckter Form äußert, macht sich bei einem Teil der Täter beim Kraftfahren unter dem mit diesem gekoppelten Gefühl der Kraftsteigerung und Überlegenheit direkter und unmittelbarer bemerkbar.

Gewisse Verkehrsdelikte, namentlich solche, deren Abwendung mit Geldausgaben verbunden ist (z.B. Umschreibung, Anmeldung, Instandhaltung des Fahrzeuges, Einhaltung der Ladevorschriften) wurden von den Personen der Versuchsgruppe fortgesetzt mit vollem Vorsatz in Kauf genommen, weil Einsichtslosigkeit, Gleichgültigkeit, manchmal Geldnot, häufiger aber Profitgier sie als bequemste Praxis erscheinen lassen. Je mehr ein Individuum mit Bagatelldelikten im Verkehr auffällig wird, desto größer ist bei ihm die Gefahr schwerster Verkehrsvergehen mit Körperverletzungen oder Todesfolgen - aus dieser an dem Essener Material belegten Tatsache wurde die Hypothese einer 'schwebenden Bedrohung' des Verkehrs durch Personen mit häufigem Rückfall in Verkehrs-Fehlverhalten abgeleitet.

An Hand eines erweiterten statistischen Vergleichs unter Verwendung zusätzlicher Vergleichsgruppen, die nach Zufallsgesichtspunkten aufgestellt wurden, gelang es, die aus der Analyse der Versuchsgruppe gewonnenen Erkenntnisse über den Zusammenhang zwischen Vorstrafen allgemein-krimineller Art und Verkehrsverhalten zu erweitern und statistisch abzusichern (Tabelle 9).

Gruppe	Anzahl	davon mit Verkehrsdelikten	%
Nicht vorbestraft	582	111	19
vorbestraft	47	30	63
vielfach vorbestraft	103	86	83

Tab. 9: Häufigkeit von Verkehrsdelinquenten unter allgemein-kriminell nicht bestraften, vorbestraften und vielfach rückfälligen Personen (FoBer Essen 1958, 18, S. 33)

Die in Tabelle 9 gegebene Gegenüberstellung vergleicht drei Gruppen von Kraftfahrern, Nicht-Vorbestrafte, Vorbestrafte

und vielfach Vorbestrafte im Hinblick auf die Zahl der Verkehrsdelikte. Es ergibt sich ein gleichsinniger Anstieg der Beteiligung an Verkehrsdelikten mit zunehmender allgemein-krimineller Belastung.

Die Richtigkeit dieser dargestellten Ergebnisse erwies sich an einer Gegenprobe, bei der die Kriminalität auf die Verkehrsdelikte bezogen wurde (Tabelle 10).

Gruppe	Anzahl	davon allg.-krim.vorbestraft	%
Führerscheininhaber ohne Verkehrsdelikte	488	17	3
mit Verkehrsdelikten	141	30	20
erhöht belastet mit Verk.Delikt. (3 und mehr im Jahr 1958)	164	62	38

Tab. 10: Zahl der allgemein-kriminell Vorbestraften unter Personen ohne Verkehrsdelikte, mit Verkehrsdelikten und erhöht Verkehrsdelikt-Belasteten (FoBer Essen 1958, 18, S. 34)

Es wird eine starke Zunahme allgemein-krimineller Belastung entsprechend der Zunahme der Beteiligung an Verkehrsdelikten deutlich und damit erscheint die Annahme von Beziehungen zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung dahingehend als richtig, daß bei vorbestraften Personen eine erhöhte Neigung zu Fehlverhalten im Verkehr besteht.

Da den Essener Untersuchungen infolge der geringen Größe der Versuchsgruppe trotz der hier im einzelnen nicht dargestellten statistischen Sicherungen keine ausreichende Repräsentanz und Verallgemeinerungsfähigkeit zukommt und die weitere Aufsplitterung nach besonderen Untergesichtspunkten kriminologischer oder verkehrswissenschaftlicher Art aus diesem Grunde nicht möglich ist - wie dies auch im Schlußwort des

Forschungsberichtes zum Ausdruck kam - entschlossen wir uns, die Untersuchung an einem größeren Material nach etwas variierten Auswertungsgesichtspunkten zu wiederholen. Der Darstellung der neuen Untersuchung und ihrer Ergebnisse widmet sich das nächste Kapitel.

IV. BERICHT ÜBER EINE EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG DES ZUSAMMENHANGES ZWISCHEN ALLGEMEINER KRIMINALITÄT UND VERKEHRS-DELIKT-BELASTUNG

1. Fragestellung, methodischer Ansatz, Stichprobenkriterien

Wir wollen mittels eines Gruppenvergleichs feststellen, ob Personen, die mehrfach wegen Vergehen und Verbrechen, welche nicht im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr als Fahrzeugführer stehen, bestraft sind, in ihrer Vorgeschichte als Kraftfahrzeugführer, -halter und -eigentümer mehr Verkehrsdelikte ¹⁾ aufweisen als solche Personen, die nicht mehrfach vorbestraft sind, sonst aber unter ähnlichen Bedingungen ²⁾ Kraftfahrzeuge führen.

Es soll des weiteren geprüft werden, ob

unter denjenigen Personen(kreisen), die mehrfach wegen Vergehen und Verbrechen der oben umschriebenen Art bestraft sind, bestimmte, durch systematische Faktoren charakterisierte Untergruppen aufgestellt werden können, deren Verkehrsbeteiligung quantitativ (oder qualitativ) in besonderer Weise durch Verkehrsdelikte belastet ist.

Daß wir uns entschlossen haben, eine Beantwortung dieser Fragen in erster Linie auf dem statistisch-gruppenanalytischen Wege, nicht aber durch fallanalytische Einzelstudien

-
- 1) das sind Übertretungen und Vergehen, deren Tatbestände im StVG, der StVO, StVZO, den Verkehrsnebensetzen (BOKraft, PersBefGes, Güterfernverkehrsgesetz, Steuerverordnung usw.) und den entsprechenden §§ des StGB aufgeführt sind, unter Einbeziehung der §§ 222, 230 StGB, soweit der Erfolg im Zusammenhang mit einem Verkehrsdelikt stand.
 - 2) Äußere Bedingungen: mit ähnlichen Fahrzeugklassen in ähnlicher Verkehrsumgebung; innere Bedingungen: z.B. mit ähnlicher Verkehrserfahrung, mit ähnlichem Alter; sozio-ökonomische Bedingungen: von ähnlicher sozialer, beruflicher und einkommensmäßiger Herkunft

zu versuchen, wollen wir mit folgenden Argumenten rechtfertigen:

- a) Die Einzelstudie (case study) setzt eine persönliche Kontaktaufnahme zwischen Untersucher und untersuchtem Individuum voraus. Innerhalb unserer Fragestellung ist es jedoch nach unserer und allgemeiner Erfahrung praktisch unmöglich, den erforderlichen Kontakt mit einer Population rückfälliger Bestrafter aufzunehmen. Außerdem unterliegen jene Behörden, deren Aufzeichnungen Ausgangspunkt für die Erfassung der Einzelfälle bilden könnten, strengster Schweigepflicht. Die als Ausweichmöglichkeit denkbare Untersuchung eines zur Zeit inhaftierten Personenkreises schafft erstens durch die Art der augenblicklichen Unterbringung bedingte reaktiv-psychische Besonderheiten und bringt zweitens unkontrollierbare Auslesefaktoren.
- b) Die Studien von Einzelfällen liefern innerhalb eines in 12 - 18 Monaten durchzuführenden Forschungsprojektes notwendigerweise eine empirische Basis, deren Repräsentanz zumindest umstritten bleibt.
- c) Die Einzelstudie enthebt den Untersucher nicht von der Verpflichtung, seine Befunde an Vergleichsfällen zu messen. Je kleiner jedoch die Zahl der Einzelfälle ist, desto höhere Anforderungen sind an die Adäquanz der Vergleichsfälle zu stellen - eine Forderung, die zu schwer überwindbaren technischen Hindernissen führt.

Zweifellos kann eine gute Einzelfallstudie feine und mehrschichtige Erkenntnisse und Einsichten vermitteln - besonders etwa durch die Erhebung von Persönlichkeitsbefunden, auf die wir verzichten müssen -, dem steht aber die Tatsache gegenüber, daß die aus unserem Material hervorgehenden, jedoch auf einige wenige Merkmale beschränkten Befunde den Vorzug größerer Deutlichkeit, quantitativer Überprüfbarkeit und wahrscheinlicherer Repräsentanz haben, sie sind weiterhin nicht mit den Irrtumsmöglichkeiten behaftet, die sich in einer persönlichen Begegnung zwischen Untersuchern und Untersuchten im Rahmen psychologischer Untersuchungen einstellen können.

Es wurde eine Versuchsgruppe (M) geschaffen, deren Glieder folgende Auslese Kriterien erfüllen:

- a) drei Verurteilungen und mehr wegen Vergehen und Verbrechen, die keine Verkehrsdelikte sind, innerhalb eines zwischen dem 1. Juli 1948 und dem 30. Juni 1960 liegenden Jahrzehnts, sofern die Urteile Zuchthaus, Gefängnis oder Geldstrafe von mehr als 99 DM aussprachen.
- b) Geburtsjahrgang 1910 - 1935, Geburtsort München
- c) männliches Geschlecht
- d) Besitz eines Führerscheins

Zu a): Für die Festlegung von 3 Vorstrafen als untere Grenze der Aufnahme in die Gruppe M sprechen die Rückfallbestimmungen, die das Strafgesetzbuch - allerdings beschränkt auf die Delikte Diebstahl, Hehlerei, Betrug und Raub ¹⁾ - unter §§ 244; 250, I, 5; 261; 264 auführt. Rückfalltäter sind im Sinne des StGB jene, die die genannten Delikte zum zweiten Mal wiederholen, also zum dritten Mal begehen, sofern nicht mehr als 10 Jahre zwischen der Verbüßung der Strafe für den ersten Rückfall und dem zweiten Rückfall liegen (nach § 245 StGB). Wir erweitern für unsere Zwecke den Rückfallbegriff des Strafgesetzbuches ²⁾ und bezeichnen als Rückfalltäter solche Personen, die innerhalb von 10 Jahren mindestens dreimal wegen Vergehen und Verbrechen bestraft sind. STUMPF (83, S. 94) hat in seinen früheren Untersuchungen den Begriff 'Rückfallverbrecher' bzw. 'Schwerkrimineller' bereits bei Personen angewendet, die mindestens zweimal mit mehrmonatigen Gefängnisstrafen belegt wurden, ohne allerdings für die Größe des Rückfallintervalles und die Mindestzahl der Verurteilungsmonate genauere Anga-

-
- 1) bei letzterem tritt die Strafverschärfung bereits beim ersten Rückfall ein
 - 2) Der Entwurf 1960 des Strafgesetzbuches faßt den Rückfallbegriff in sehr ähnlicher Weise, indem er ihn auf erhebliche Straftaten überhaupt erweitert.

ben zu machen. Wir wollen aus Sicherheitsgründen etwas strengere Maßstäbe an den Rückfallbegriff, besonders in bezug auf das Rückfallintervall und die Rückfallzahl, knüpfen, um einen deutlicheren Abstand zu den einmalig Verurteilten zu schaffen, die uns im Zusammenhang mit der Gruppe N interessieren werden. Die Gruppe M setzt sich also aus Rückfalltätern in dem von uns dargestellten allgemeinen Sinne zusammen.

Der Termin 1. Juli 1948 wurde als Zeitbasis gewählt, weil sich etwa um diese Zeit eine durch die Währungsreform bedingte Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse Nachkriegsdeutschlands anbahnte. BADER (3, S. 9) bemerkt dazu: "Eine erste Phasenänderung, die sich vor allem auf dem Gebiet der Vermögensdelikte auswirken dürfte, läßt die ... 'Normalisierung' der Geldwirtschaft durch die im Juni 1948 eingetretene Währungsreform erkennen." Im Jahre 1952 bemerkt der gleiche Autor (BADER, 4, S. 17): "In Deutschland (setzte) f a s t s c h l a g a r t i g (Sp. v. Verf.) mit der Währungsreform die zweite, in vielen Stücken (gegenüber der ersten, Anm. v. Verf.) eine Umkehrphase ein." Und Seite 8: "Das Gesamtbild der Kriminalität näherte sich mehr und mehr wieder den in normalen Zeiten gewohnten Erscheinungen."

Wir setzen also mit unseren Fragen beim Beginn einer 'zweiten Phase der Nachkriegskriminalität' ein und vermeiden damit weitgehend die Auseinandersetzung mit der Kriminalität der 'ersten Phase', die durch die Folgen des totalen Zusammenbruchs wenig durchschaubar bleibt. Die obere Grenze des Erfassungszeitraumes (30. Juni 1960) ist durch den Schluß der Materialerhebungen entstanden.

Die Vernachlässigung der Geldstrafen unter 100 Mark innerhalb des Auslesekriteriums soll dem Ausschluß ausgesprochener 'Bagatelldelikte' dienen. Die Geldstrafen unter 100 Mark wurden indessen in den Unterlagen registriert, wenn die Personen im übrigen die kriminologischen Auslesekriterien erfüllten. Die Geldstrafen unter 100 Mark wurden aber als das Kriterium erfüllend angesehen, wenn sie anstelle einer

an sich verwirkten Gefängnisstrafe ausgesprochen wurden, in solchen Fällen wurde stets die Gefängnisstrafe bei der Auswertung verrechnet.

Zu b): Die Altersgrenzen (Geburtsjahrgänge 1910 bis 1935) wurden aus verkehrspsychologischen Erwägungen heraus bestimmt. Die Versuchsgruppe M sollte eine Altersstreuung erhalten, die das Auftreten von Verkehrsdelikten als Folge altersbedingter Minderung der funktionalen Fahrtauglichkeit möglichst ausschließt ¹⁾; bei den jüngeren Individuen sollte nach Möglichkeit ein ausreichender Verkehrsteilnahme-Kontrollzeitraum bestehen. Ein Proband z.B., der dem Jahrgang 1935 angehört und mit 21 Lebensjahren den Führerschein erwirbt, läßt sich von dort an (1956) bis zum Abschluß der Erhebungen noch über rund 4 Jahre auf sein Verkehrsverhalten hin verfolgen. Bei später geborenen Individuen wäre in der Mehrzahl der Fälle der Kontrollzeitraum zu knapp geworden. Der Geburtsort München wurde festgelegt, um bessere Voraussetzungen für die Kongruenz und technische Gewinnung der Vergleichsgruppe zu schaffen. Würden die Geburtsorte und auch die landsmannschaftliche Zugehörigkeit bei der Gruppe M von Fall zu Fall wechseln, wäre das Bemühen um eine entsprechende Vergleichsgruppe illusorisch.

Zu c): Die Zahl der weiblichen Individuen, die der Kriterien-
gruppe a) entsprechen, erwies sich als derart gering, daß eine besondere Untersuchung nicht lohnenswert wäre. Eine unterschiedslose Einbeziehung der wenigen Frauen in die Gruppe M hätte aber zu einer unkontrollierbaren Veränderung des Gesamtbildes führen können, so daß die Untersuchung auf Personen männlichen Geschlechts beschränkt wurde.

1) womit - wie HAASE (30) letztlich wieder nachwies - vom Ende des fünften Lebensjahrzehnts aufwärts in zunehmendem Maße gerechnet werden muß

Zu d): Das Kriterium 'Führerscheinbesitz' galt auch dann als erfüllt, wenn ein Proband einen Führerschein nur zeitweilig, mindestens aber insgesamt 36 Monate, besaß.

Die geschaffene Vergleichsgruppe N entspricht in ihrer Struktur bezüglich der Kriterien b), c), d) voll der Versuchsgruppe M. Lediglich das auf die Kriminalität gerichtete Kriterium hat eine Abwandlung erfahren:

In die Gruppe N wurden Personen aufgenommen, die innerhalb eines im kritischen Zeitraum (1.7.1948 bis 30.6.1960) liegenden Jahrzehnts und überhaupt nur einmal und nicht wieder wegen eines Vergehens mit Gefängnis oder Geldstrafe von mehr als 99 M bestraft wurden.

Ausgangspunkt für die Erstellung beider Gruppen M und N - über die weiteren Gruppen O und P berichten wir im Zusammenhang mit der Ergebnisauswertung - waren die Aufzeichnungen des Strafregisters bei der Staatsanwaltschaft am Landgericht München I. Das Bestreben, beide Gruppen so weit überhaupt möglich kongruent zu halten, hat uns bewogen, für die Vergleichsgruppe N den nämlichen Ursprungsort der Informationen zu wählen wie für die Versuchsgruppe M. Da gleichzeitig das Argument von EXNER (12, S. 182, 184) gilt, daß sich das einmal bestrafte, nicht rückfällige Individuum von der Normal-Population in sozialer und psychologischer Hinsicht nicht unterscheidet, gewinnen wir mit der Gruppe N eine kriminologische Zwischen-Formation, die abgesehen von den Stichproben-Gesichtspunkten noch ein weiteres Merkmal, den Auffindungs-ort, mit der Versuchsgruppe gemeinsam hat, in sozialer und psychologischer Hinsicht aber den Übergang zur Normalpopulation darstellt. Auf diese Weise weichen wir dem Vorwurf des statistisch anfechtbaren Extremen-Vergleichs aus, der etwa mit einer Beziehungsetzung der Rückfälligen-Gruppe M mit Nicht-Bestraften gegeben wäre, und können andererseits Hinweise auf eventuelle lineare Beziehungen zwischen Ausmaß

der kriminellen Aktivität und Verkehrsdelikt-Belastung erhalten. Auf einen weiteren Vergleich mit einer Zufalls-Stichprobe unbestrafter Kraftfahrer (Gruppe 0) soll gerade deshalb nicht verzichtet werden.

Wir gehen bei der Erstellung der Stichproben von der allgemein-strafrechtlichen Delinquenz aus, deren Beziehung zur Verkehrsdelikt-Belastung geprüft werden soll. Denkbar wäre auch der umgekehrte Weg, eine Sammlung verkehrsdelikt-belasteter Kraftfahrer, deren kriminelle Aktivität überprüft wird (unter Zwischenschaltung einer Vergleichsgruppe nicht verkehrsrechtlich auffälliger Kraftfahrer). Dagegen spricht aber der Umstand, daß wir für das Kriterium 'Verkehrsdelinquenz' als Ausgangsbasis kein genügendes Rationale haben. Nähme man z.B. '3 Verkehrsdelikte und mehr in der Zeiteinheit t' als Basis des samplings, so entgingen grundsätzlich alle Täter der Überprüfung, denen nach einem ersten Verkehrsdelikt der Führerschein lange oder zeitlebens entzogen wäre. Würde man diesen Mangel dadurch zu beheben suchen, daß 'ein Verkehrsdelikt und mehr' als Kriterium gesetzt wird, so würde das bei der sehr großen Zahl der einmalig verkehrsdelinquenten Kraftfahrer eine vom Arbeitsökonomischen her kaum vertretbare Verbreiterung des zu überprüfenen Materials bedeuten, ohne daß auf diesem Wege eine Garantie für einen Ertrag in dem Bereich des allgemein-strafrechtlichen Fehlverhaltens gegeben wäre, der die Bildung von Untergruppen sowie eine Typisierung nach kriminologischen Gesichtspunkten erlaubte.

2. Der technische Vorgang der Materialgewinnung

Das oberste Auslesekriterium 'kriminelles Verhalten' legte als Quelle der Informationen gleichsam automatisch diejenige Stelle fest, bei der lückenlose Berichte über Straftaten und ihre Rechtsfolgen (das sind Strafen und Maßnahmen) vorliegen. In einem e r s t e n A r b e i t s g a n g wurden daher aus den Akten des Strafregisters bei der Staatsanwaltschaft am Landgericht München I, den 'Strafre-

gisterauszügen', Personen ausgesucht, die der Kriterienkombination in den Punkten a) bis c) entsprachen. Über den Punkt d) (Führerscheinbesitz) konnte an dieser Stelle nicht entschieden werden, da die dortigen Aufzeichnungen keine unmittelbaren Anhaltspunkte darüber enthalten. Die Strafregerasterauszüge sind nach dem phonetischen Einheitsalphabet geordnet. Jede bestrafte Person enthält ein Leitblatt, auf dem Name, Vorname, Geburtsdatum und -ort, Wohnort und Straße (meist nur zur Zeit der ersten Verurteilung), Beruf(e), Name und Vorname der Eltern, bürgerlich-rechtlicher Status der Geburt des Straffälligen (Ehelichkeit, Unehelichkeit) sowie seine Strafen vermerkt sind. Bei den letzteren erscheinen folgende Angaben: Datum der Verurteilung, erkennendes Gericht und Ort der Verurteilung, Tatbestände, auf Grund deren die Verurteilung erfolgte, in Kurzbezeichnung mit Angaben der entsprechenden Paragraphen und ihrer Gesetze, Art und Höhe der Strafen und Maßnahmen sowie zumeist der Verbüßungsvermerk (vgl. Anlage Blatt 1).

Die Strafregisterblätter werden in fünf Stahlschränke mit je 90 gleichmäßig gefüllten Schubladen, also insgesamt 450 Schubladen, aufbewahrt. Eine Stichprobe an fünfzig Schubladen (jede 3., 9., 11., 18., 21., 37., 52., 70., 71., 87. pro Schrank, bei fünf Schränken also 50) ergab, daß sich sechs bis elf, durchschnittlich 8,5 für die Gruppe M zutreffende Fälle bei gleichmäßiger Streuung in den Schränken befinden. Das Gesamtkollektiv unserer Gruppe M mußte demnach 3 825 Individuen umfassen. Wir entschlossen uns, die halbe Anzahl ($N/2 = n = 1\,912,5$) in die Versuchsgruppe M aufzunehmen, und zwar ausnahmslos alle Fälle, die sich aufsteigend nach dem phonetischen Alphabet in den ersten 225 Schubladen mit einem Sicherheitszuschuß von 5 weiteren Schubladen, also insgesamt 230 Schubladen, befinden.

Auf diese Weise kam es zu einer Ausgangsbasis von 1 959 Fällen mit den Namen-Anfangsbuchstaben A, B, P, D, T, E, OE, F, V. PH, G, K, H, I, J, Ü, L, M, C, GZ, Z.

Im Sinne des klassischen Alphabets lag demnach die für Stichproben erforderliche Unordnung vor, ein unbekannter systematischer Faktor, der mit der Bevorzugung bestimmter Namen zusammenhing, konnte sich bei der Breite der Namens-Anfangsbuchstaben nicht schädlich auswirken.

Die 1 959 kriteriengerechten Individuen wurden vorerst ohne Notiz der Art der Straftaten auf Grundlisten eingetragen, um den zweiten Arbeitsgang der Materialerfassung, die Kontrolle des Führerscheinbesitzes, durchführen zu können. Dies war in der Führerscheinkartei des Amtes für Öffentliche Ordnung München möglich, in dem jede Person, die in München einen Führerschein erworben, erweitert, erneuert oder verloren hat, registriert ist. Die dortigen Akten enthalten für jede Person die üblichen Personalangaben, das genaue Datum der Erteilung (eventuell Wiedererteilung) der Fahrerlaubnis bzw. der Aushändigung des Führerscheines, die Führerscheinklasse(n) sowie die behördlicherseits gegen den Führerscheinbesitzer ergangenen Maßnahmen mit dem Erlassdatum, das sind Verwarnungen, Entziehungen von Amts wegen, Maßnahmen nach § 42m StGB und deren Länge, Einholung arztärztlicher, fachärztlicher, eignungstechnischer, technischer Gutachten.

An Hand dieser Akten konnte ermittelt werden, welche der 1 959 Personen einen Führerschein erworben haben. Stellte sich dies heraus, wurde für den Betreffenden ein 'Merkmalsbogen' (vgl. Anlage Blatt 2) ausgefüllt, auf dem sämtliche sich auf seinen Führerschein beziehenden Angaben und die Maßnahmen eingetragen wurden. Nun mußte in einem dritten Arbeitsgang Art und Zahl der Verkehrsdelikte der ermittelten Führerscheinbesitzer festgestellt werden. Bei der Verkehrsüberwachung S III 6 des Polizeipräsidiums München befindet sich die sogenannte 'örtliche Verkehrssünder-Kartei', in der seit 1935 die Verkehrsdelikt-Mitteilungen solcher Personen gesammelt werden, die in München ihren Wohnsitz haben (hatten) bzw. im Stadtgebiet von München Verkehrsdelikte begingen ohne Wohnsitz am Ort. Bei den ersteren sind dort auch jene Verkehrsdelikte registriert,

die sie außerhalb Münchens im Bundesgebiet begingen. Jedes Delikt ist verschlüsselt aufgeführt (Schlüssel siehe Anlage Blatt 3) und in einzelne Untertatbestände zerlegt. Ein Unfall ohne Personenschaden (34) bei Übertretung der Höchstgeschwindigkeit (13) durch Nichtbeachtung der Vorfahrt (23, bzw. 10d, wenn es in grob fahrlässiger und rücksichtsloser Weise geschah) mit anschließender Fahrerflucht (8) zerfällt also in 4 Begriffe, die den Hergang und die Folgen des Delikts in etwa erkennen lassen. Die Karten enthalten das Datum der Begehung des Delikts und fast immer Datum, Art und Höhe der Verurteilung.

Bei dieser örtlichen Verkehrssünder-Kartei wurden die angelegten Merkmalsbogen durch Eintrag der Delikte in ihrer Aufschlüsselung vervollständigt, so daß sich ein ziemlich lückenloses Bild der Verkehrsdelinquenz unserer Probanden ergab. Der v i e r t e A r b e i t s g a n g führte zurück zum Strafregister, wo die in den Strafregisterauszügen enthaltenen Strafvermerke vollständig in den Merkmalsbogen übertragen wurden. Dabei ergab sich die Möglichkeit einer partiellen Kontrolle der Eintragung aus der Verkehrssünder-Kartei: im Strafregisterauszug sind nämlich auch die Verkehrs v e r g e h e n (nicht die Verkehrsübertretungen) vollständig enthalten, so daß Vergleiche und Korrekturen der ersten Verkehrsdelikt-Eintragungen möglich wurden, letzteres war erfreulicherweise nur in wenigen Fällen nötig. Schließlich ergab sich, daß von den 1 959 Probanden 681 Führerscheinbesitzer sind, die somit die Versuchsgruppe M konstituieren.

Jeder fertiggestellte Merkmalsbogen der Gruppe M enthielt demnach folgende Angaben:

- die vollständigen Personalien des Probanden
- der Beruf (die Berufe)
- alle Angaben, die sich auf den Führerschein des Betreffenden beziehen, also Klasse(n), Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis bzw. der Wieder-

- erteilung(en), Zahl und Art der Maßnahmen von
Amts oder von Gerichts wegen mit dem Erlaßdatum
- Zahl, Art und Datum der bekannt gewordenen Ver-
kehrsübertretungen und -vergehen und (größten-
teils) ihre Rechtsfolgen
- Zahl, Art und Datum und Rechtsfolgen der abgeur-
teilten übrigen Straftaten mit dem erkennenden
Gericht

Bei der Erstellung der Vergleichsgruppe N war neben den zu-
vor genannten, nur in einem Merkmal geänderten Kriterien
darauf zu achten, daß die Streuung des Alters, des Führer-
scheinalters (kurz für 'Länge des Führerscheinbesitzes')
und der Berufe der der Versuchsgruppe M entsprach. Anderer-
seits mußte die Gruppe auf eine Weise erstellt werden, die
jegliche Willkür bei der Auswahl der Probanden ausschloß.
Daher wurde eine 'Stammgruppe M' geschaffen, die ausnahms-
los die ersten 750 Individuen umfaßte, die der Reihe nach
aufsteigend nach dem phonetischen Alphabet den Kriterien
der Gruppe N entsprachen. Diese 750 Probanden wurden wei-
ter in identischer Weise nach Führerscheinbesitz und Ver-
kehrsdelikt-Belastung erforscht wie die 1 959 Probanden der
Gruppe M. Von der Stammgruppe N erwiesen sich 398 Personen
als Führerscheinbesitzer, für die durch roten Querstrich
besonders gekennzeichnete Merkmalsbogen angelegt wurden.
Bei einer Analyse der Struktur der Alters-, Führerschei-
nalters-, Führerscheinklassen-, Berufsverteilung dieser 398
Individuen, die zum Zwecke der Vorbereitung der systemati-
schen Angleichung dieser Strukturmerkmale an die der Grup-
pe M vorgenommen wurde, ergab sich aber bereits das Vorlie-
gen einer sehr guten bis ausreichenden strukturellen Ähnlich-
keit im Bereich der genannten Merkmale, so daß die Stammgrup-
pe N ohne weitere Veränderung als Vergleichsgruppe N in die
Arbeit aufgenommen werden konnte. Beide Gruppen M und N sind
demnach sowohl nach den äußeren Stichproben-Kriterien als
auch nach der internen Struktur höchst ähnlich, N ist bild-

haft gesagt eine proportionsgerechte Verkleinerung von M im Verhältnis 1 : 0,58. Die unterschiedlichen Gruppengrößen ($M = N \cdot 1,71$, Differenz 286) sind im Rahmen der später zu nennenden statistischen Weiterverarbeitung des Materials bedeutungslos. Die Gruppe M wurde mit Bedacht größer gehalten, damit mit ihr nach dem Arbeitsprogramm (vgl. 'Fragestellung') eine Aufsplitterung in Untergruppen möglich ist.

3. Beschreibung der Gruppen M und N in Gegenüberstellungen

Da wegen der unterschiedlichen Gruppengrößen die absoluten Zahlen in der Gegenüberstellung keinen unmittelbar augenfälligen Aussagewert haben, stellen wir in den Tabellenmitten die Prozentwerte nebeneinander.

a) Altersverteilung

Die Tabelle 11 gibt einen Überblick über die Altersverteilungen innerhalb der Gruppen M und N in Intervallen von je 5 Lebensjahren.

Lebensjahre	M		N	
	n	%	%	n
46 - 50	93	13,65	16,58	66
41 - 45	90	13,21	15,07	60
36 - 40	129	18,94	16,08	64
31 - 35	202	29,26	27,63	110
25 - 30	167	24,25	24,62	98
	681	99,98	99,98	398

Tab. 11: Altersverteilungen innerhalb der Versuchsgruppe M und der Vergleichsgruppe N, absolut und in Prozent

Mit Hilfe der Chi-Quadrat-Probe prüfen wir, ob die Unterschiede innerhalb der Altersverteilungen der Gruppen signifikant sind. Wir verwenden die Formel, die HOFSTÄTTER (a.a.O., S. 12) und McNEMAR (51, S. 207) für den Vergleich ungleich großer Gruppen angeben:

HOFSTÄTTER:

$$\chi^2 = \frac{(\sum A + \sum B)^2}{\sum A \cdot \sum B} \left[\sum \frac{B^2}{A + B} - \frac{(\sum B)^2}{(\sum A) + (\sum B)} \right]$$

McNEMAR:

$$\chi^2 = \frac{N^2}{A_t \cdot B_t} \left[\sum \frac{B_i^2}{A_i + B_i} - \frac{B_t^2}{A_t + B_t} \right]$$

Es ergibt sich ein Chi-Quadrat-Wert von 3,93, der bei 4 Freiheitsgraden einem p größer 5 % entspricht ¹⁾. Damit ist die Nullhypothese angenommen, die Gruppen unterscheiden sich hinsichtlich der Altersverteilung nicht signifikant. Bei der Verwendung der Prozentzahlen zur Berechnung des Chi-Quadrat-Wertes nach der Formel

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E},$$

wobei zweifeldigerweise als Gruppen-Ausgangsgröße je 100 angenommen werden muß, errechnen wir einen Chi-Quadrat-Wert von 0,7, der entsprechend mit p größer 5 % die Nullhypothese bestätigt. Die Strukturen der Altersverteilungen beider Gruppen bezogen auf 100 unterscheiden sich demnach nicht signifikant, wir finden beim Vergleich der Gruppen M und N

1) p größer 5 % = nicht signifikant, Nullhypothese bestätigt;
 p = 5 % wahrscheinlich signifikant; p = 2 % signifikant;
 p = 1 % und kleiner sehr signifikant

bezüglich der Altersverteilung höchst ähnliche Bedingungen vor.

b) Berufe

Die Tabelle 12 stellt die Verteilungen der Berufe innerhalb der zu vergleichenden Gruppen gegenüber. Während wir uns bei den Merkmalen 'ungelernt' und 'gelernt und angelernt' auf Ausbildungskriterien beziehen, bezeichnet das Merkmal 'selbständig', abgesehen von den Ausbildungs-Untermerkmalen 'akademisch - nicht akademisch', die Stellung im Beruf. Unter 'selbständig' fallen nach unserer Einteilung etwa frei praktizierende Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten usw., bzw. Steuerhelfer, Kosmetiker, Heilpraktiker, Entweser und sonstige freiberufliche Dienstleistungen. Unter 'kaufmännische Berufe' fallen hier auch neben den kaufmännischen Angestellten, Geschäftsleuten, Händlern die Vertreter, Reisenden und einige 'Fabrikanten'. Den Kraftfahrern wurde wegen der besonderen Fragestellung eine eigene Rubrik eingeräumt, es wurden alle Personen dort eingeordnet, bei denen die Berufsbezeichnung 'Kraftfahrer' erschien, selbst wenn noch andere Berufsbezeichnungen daneben auftauchten. Auch 'Führunternehmer', 'Taxiunternehmer' finden sich unter der Bezeichnung 'Kraftfahrer', da sich deren große Mehrzahl erfahrungsgemäß aktiv als Fahrer am Geschäft beteiligt. Die relativ geringe Größe des Anteils der Ungelernten ist durch die Einführung der Rubrik 'Kraftfahrer' bedingt, die Mehrzahl der Kraftfahrer ist in unserem Material dem Ausbildungsstand nach 'ungelernt'. Es ist zweifellos ein Mangel, daß für die Berufe kein einheitliches, durchgehendes Kriterium, z.B. die spezielle Art der Tätigkeit oder nur der Ausbildungsstand angesetzt werden konnte, aber zumeist reichten die Berufsangaben im Strafregister und der Führerscheinkartei für eine konsequente Differenzierung nicht aus ¹⁾.

1) bei der Angabe 'Schleifer' kann es sich z.B. um einen Filz-Schleifer (Textilarbeiter), wandernden Scherenschleifer (selbständig ungelernt), Kunststeinschleifer (meist angelernt) oder Spezial-Klingenschleifer (Facharbeiter, gelernt) handeln.

Berufsmerkmale	M		N	
	n	%	%	n
ungelernt	17	2,94	4,77	19
gelernt und angelernt	350	51,39	58,29	232
selbständig Akademiker	17	2,49	2,67	11
selbständig Nicht-Akadem.	30	4,40	3,01	12
kaufmännische Berufe	131	19,23	17,33	69
Kraftfahrer	124	18,20	12,81	51
fraglich	12	1,76	1,00	4
	681	100,41	99,97	398

Tab. 12: Verteilung von Berufsmerkmalen innerhalb der Gruppe M und der Vergleichsgruppe N, absolut und in Prozent

Die Chi-Quadrat-Probe für die Signifikanz des Unterschiedes ergibt bei der Berechnung mit den Prozentzahlen (Chi-Quadrat 2,66 bei 6 Freiheitsgraden p größer 5 %) keinen signifikanten Unterschied in der Berufsmerkmals-Verteilung beider Gruppen. Verwendet man die absoluten Zahlen, so ergibt sich ein Chi-Quadrat von 13,02, einen gerade auf der 5%-Ebene, also 'wahrscheinlich signifikanten' Wert, den wir jedoch wegen seiner geringen statistischen Bedeutung nicht besonders berücksichtigen müssen.

c) Führerscheinalter

Unter 'Führerscheinalter' verstehen wir das Alter des Führerscheins, also die Zeitdauer, die eine Person einen Führerschein besitzt, ausgedrückt in Jahren. Wir verwenden zu seiner Berechnung den Zeitraum von der ersten Führerscheinerteilung an bis zum Stichtag. Die Übersicht 13 stellt die

durchschnittliche Dauer des Führerscheinbesitzes ($\bar{X}_{FM}$) bei 592 Individuen ¹⁾ der Gruppe M gegen die durchschnittliche Dauer des Führerscheinbesitzes ($\bar{X}_{FN}$) von 347 Individuen ²⁾ der Gruppe N (jeweils arithmetische Mittel in Jahren).

$\bar{X}_{FM}$	$\bar{X}_{FN}$
11,4	11,1

Tab. 13: Arithmetisches Mittel der Dauer des Führerscheinbesitzes bei 592 Individuen der Gruppe M ($\bar{X}_{FM}$) und 347 Individuen der Gruppe N ($\bar{X}_{FN}$).

Der Unterschied zwischen den Mittelwerten der Dauer des Führerscheinbesitzes beträgt demnach 0,3 Jahre = 106,8 Tage. Der mittlere Unterschied zwischen den Gruppen ist also im Merkmal Führerscheinalter sehr gering, er wird noch geringer, wenn man die mittleren Führerscheinentzugszeiten von ungefähr 0,4 Jahren bei der Gruppe M und von ungefähr 0,07 Jahren bei der Gruppe N in Abrechnung bringt ³⁾.

Die Tabelle 14 gibt die Gesamtübersicht über die Verteilung des Führerscheinalters in beiden Gruppen, wobei die 38 Personen der Gruppe M mit unsicheren Angaben über den Termin

-
- 1) 592 = Gruppe M weniger 51 Berufskraftfahrer, die gesondert ausgewertet wurden und weniger 38 Personen mit ungeklärtem Gesamtführerscheinalter
 - 2) 347 = Gruppe N weniger 51 Berufskraftfahrer, die gesondert ausgewertet wurden
 - 3) dann beträgt das Verhältnis $\bar{X}_{FM} : \bar{X}_{FN} = 11,0 : 11,03$, was praktisch der Identität gleichkommt. Auf eine besondere Signifikanzprüfung der Mittelwerte verzichten wir hier, da sie an der Gesamtverteilung mit dem Chi-Quadrat-Test erfolgt.

des Erwerbs des ersten Führerscheins nach den Terminen der Neuausstellung, Zweitschrift oder Erweiterung eingestuft wurden. Das Chi-Quadrat der Prozentwerte in Höhe von 4,46 (p größer 5 %) bestätigt die Nullhypothese und läßt die Gruppenunterschiede der Struktur der Verteilung des Führerscheinalters als nicht signifikant erkennen.

Jahre des Führerscheinbesitzes	M		N	
	n	%	%	n
30 und mehr	10	1,64	1,50	6
26 - 29	23	3,37	4,02	16
21 - 25	47	6,90	9,79	39
16 - 20	41	6,02	6,03	24
11 - 15	161	23,64	13,81	55
9 - 10	71	10,42	9,79	39
7 - 8	73	10,71	12,81	51
5 - 6	88	12,92	11,80	47
4	43	6,31	6,78	27
3	34	4,99	8,29	33
2	33	4,84	6,53	26
1	57	8,37	8,79	35
	681	99,95	99,94	398

Tab. 14: Verteilung der Dauer des Führerscheinbesitzes bei der Versuchsgruppe M und der Vergleichsgruppe N, absolut und in Prozent

Bis zum starken Einsetzen der Motorisierung in der Bundesrepublik, das wir etwa im Jahre 1953 lokalisieren wollen ¹⁾,

1) Kraftfahrzeugbestand in München:	1933	=	31.500
	1938	=	60.600
(Nach Mitteilung des Polizei-	1950	=	63.500
präsidiums München)	1955	=	154.500
	1958	=	201.000

hatte mehr als die Hälfte unseres Materials bereits den Führerschein erworben ($M = 62,52\%$; $N = 57,75\%$), die größte Zahl der Führerscheinerwerbungen fällt hier in das Jahrzehnt zwischen 1945 und 1955.

d) Führerscheinklassen

Die Tabelle 15 gibt einen Überblick über die Verteilungen des Besitzes der Führerscheinklassen innerhalb der Gruppen M und N.

Führerscheinklassen	M		N	
	n	%	%	n
I; I und IV	51	7,48	7,03	28
II; II und III; II und IV; II und I und IV; II und I und III und IV	131	19,23	19,34	77
III; III und IV; III und I und IV	358	52,56	46,23	184
IV	69	10,14	13,81	55
I und II I und III	72	10,75	13,56	54
	681	99,97	99,97	398

Tab. 15: Verteilung der Führerscheinklassen bei der Versuchsgruppe M und der Vergleichsgruppe N, absolut und in Prozent

Die Chi-Quadrat-Probe bestätigt mit 6,88 (p größer 5 %) die Nullhypothese und weist die Gruppenunterschiede als zufällig und nicht signifikant aus.

e) Kriminalität

Für einen Großteil der Gruppe M konnten an Hand des Quotienten für die kriminelle Intensität (Q) nach FREY (19, S. 263) zusätzliche quantitative Anhaltspunkte für die Kriminalitäts-Intensität gewonnen werden. Dem Intensitäts-Quotienten (Q) liegt folgende Berechnungsweise zugrunde:

$$Q = \frac{A}{(B - 18) \cdot C}$$

Dabei ist A die Gesamtlänge der seit Strafmündigkeit verhängten Freiheitsstrafen in Tagen, B das Alter des Täters am Stichtag in Jahren ausgedrückt, C die Zahl der nach Erreichung der Strafmündigkeit wegen Vergehen und Verbrechen verhängten Freiheitsstrafen. Der Q setzt also die Zahl der abgeurteilten Straftaten und die Länge des Freiheitsentzuges in Beziehung zur Rückfallfähigkeit, d.h. zur Zahl der vollendeten Lebensjahre seit der Strafmündigkeit (FREY, a.a.O., S. 263) ¹⁾. Der Q wurde um der besseren Handhabung willen in Standardpunkte umgerechnet ²⁾. Der Quotienten-Berechnung waren nur 457 von 651 Individuen der Gruppe M zugänglich, weil er nur bei Personen möglich ist, die ausschließlich, mindestens aber weit überwiegend, zu Freiheitsstrafen verurteilt sind. Dies trifft für die restlichen 193 Personen nicht zu, sie sind jeweils in gleichem Maße mit Geld- und mit Freiheitsstrafen belegt. Für sie wurde ein eigener Weg der Schwere-Quantifizierung eingeschlagen, dessen Umständlichkeit sei-

1) Der Q verzerrt seiner Anlage nach das Bild der kriminellen Intensität zu Ungunsten der kriminell intensiven Altersstufen mit engeren Rückfallintervallen, d.h. er nimmt intra-individuell mit zunehmendem Alter ab. Dem könnte durch Einfügung eines negativen Korrekturgliedes vom 45. Lebensjahr ab entgegengewirkt werden. Bei qualitativen ratings (siehe weiter unten) ergeben sich daher gewisse Unterschiede in der Schwere-einstufung gegenüber dem Q.

2) auf dem Wege $10 \cdot (X - \bar{x})/s + 50$, wobei $\bar{x} = 12,76$ und $s = 13,62$

ne Darstellung verwehrt und dessen Ergebnisse wenig befriedigen.

Die Standard-Q umfassen den Bereich von 43 (Leichtkriminalität untere Grenze) bis 98 (Schwerkriminalität obere Grenze), in Sprüngen von jeweils 3 bzw. 4, die Population (M - 193) teilt sich wie folgt auf:

Grad der Kriminalität ¹⁾	Standard-Q-Grenzen	n
Leichtkriminell	43 bis 47	316
Leicht bis mittel krim., mittlere Kriminalität	50 bis 69	146
Schwerkriminell	72 bis 98	26
		488

Tab. 16: Verteilung der Gruppe M nach FREYs Quotienten der kriminellen Intensität (Q)

Wir erhalten damit ein Verhältnis von Leichtkriminalität zu mittlerer Kriminalität zu Schwerkriminalität von etwa 10 : 5 : 1, das den Proportionen der rückfällig kriminellen Gesamtpopulation recht gut entspricht, wobei allerdings zu beachten ist, daß für die Grenzziehung zwischen den Bereichen auch qualitative Gesichtspunkte und Erwägungen maßgeblich waren. Eine knappe Darstellung typischer Fälle soll den Unterschied zwischen den Zahlen veranschaulichen, wobei nur jeweils die kriminellen Delikte, die für die Q-Berechnung im Strafregistrauszug maßgeblich sind, aber nicht die dort enthaltenen Verkehrsvergehen dargestellt werden:

1) Diese Gradeinteilung versteht sich natürlich nur in bezug auf unser Material M, also 'leichtkriminell' unter den an sich schon kriminell stärker belasteten, rückfälligen Tätern.

(1) Fall M 176/531
Schreiner, 28.9.30
Stand.-Q = 43

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
29.9.48	AG Mchn	Fischwilderei	DM 30,--
4.6.51	AG Mchn	1 gem. beg. Vergehen d. Diebstahls	3 Mon. Gef.
20.5.53	AG Füssen	verbot. Grenzübertritts	3 Woch. Gef.
4.5.54	AG Sontho- hofen	1 gem. beg. Verg. d. Betrugs, i. TM m. 1 Verg. d. Sachhehlerei	1 Mon. Gef.
4.1.57	AG Mchn	Verl. d. Unterhaltspfl.	2 Mon. Gef.

(2) Fall M 639/1859
Tapeziermeister, 26.4.21
Stand.-Q = 43

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
18. 8.50	AG Mchn	Betruges § 263 StGB	2 Woch. Gef.
28.12.50	AG Mchn	Betruges	DM 70,--
9. 3.51	AG Mchn	2er selbst. Verg. d. Betruges, davon einer i. fortges. Handlung	2 Mon. Gef.
7. 3.58	AG Mchn	Betruges	6 Woch. Gef.

(3) Fall 476/1377
Gärtner, 12.6.28
Stand.-Q = 43

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
13. 2.50	AG Ebersberg	fortges., teilw. i. Mitt. beg. Diebstahls i. TE m. fortges. Betrug	3 Woch. Gef.
13. 6.50	AG Mchn	Betruges	1 Mon. Gef.
27.10.52	AG Wolfrats- hausen	1 vers. Verg. d. Dieb- stahls	3 Woch. Gef.
16. 5.53	AG Mchn	Diebstahls § 242 StGB	DM 50,--
24. 2.54	AG Mchn	Diebstahls § 242 StGB	3 Mon. Gef.
23. 6.54	AG Rosen- heim	fortges. Diebstahls i. Mitt.	DM 80,-- anst. 16 Tg. Gef.
6.12.54	AG Miesbach	1 in Mitt. beg. Verg. d. unbef. Abschneidens v. Ästen an stehenden Bäumen	DM 30,--
13.12.57	AG Mchn	Unterschlagung	3 Mon. Gef.

(4) Fall 442/1282
Metzger, 7.7.32
Stand.-Q = 47

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
4. 7.51	AG Freising	erschw. Hausfriedensbruchs, gef. Körperverletzung, rechtl. zus.tr. m. 1 gem. Verg. d. Sachbesch.	DM 200,--
11. 9.51	AG Mchn	1 gem. beg. Verg. d. Voll- trunkenheit	3 Mon. Gef.
3.11.52	AG Mchn	vors. Körperverletzung	DM 50,--
26. 3.53	AG Mchn	1 gem. beg. fortges. Verg. d. gefährlichen Körperverl.	7 Mon. Gef.
16. 4.53	AG Mchn	1 gem. beg. Verg. d. Dieb- stahls i. TM m. 1 gem. beg. Verg. d. Widerstandes gg. Vollstreckungsbeamte	1 Mon., 1 Woch. Gef.

(5) Fall M 576/1676
Kraftfahrer, 4.3.22
Stand.-Q = 50

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
9. 2.53	SG Mchn	1 Verbrech. d. Zuhälterei	7 Mon. Gef.
26. 7.54	LG Mchn I	1. fortges. Verbr. d. Zuhälterei u. 1. fortg. Verg. d. Kuppelei	1 Jahr 5 Mon. Zuchthaus
25. 1.55	AG Mchn	Wiss. falscher Anschuldig.	3 Mon. Gef.

(6) Fall M 608/1736
Elektriker, 7.6.28
Stand.-Q = 58

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
8. 11.48	LG Mchn I	2 Verbr. d. schw. Diebstahls, sachl. zus.tr. m. 1. Verbr. d. schw. Diebstahls	1 Jahr 3 Mon. Gef.
10.11.49	Mag.Ger. Mchn	schweren Diebstahls	10 Mon. Gef.
19. 8.51	LG Mchn I	1 Verbr. d. schw. Diebstahls u. 1 Verg. d. Sachhehlerei	7 Mon. Gef.
29. 8.57	SG Mchn	gem. schw. Diebstahls u. gem. Betrugs	11 Mon. Gef.

(7) Fall M 142/438
Autoschlosser, 17.5.34
Stand.-Q = 94

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
2. 1.52	JG Mchn	1 gem. vers. Verg. d. Diebstahls	6 Mon. J-Gef.
10. 2.53	SG Mchn	1 fortg. Verbr. d. schw. Diebstahls i. Mittätersch.	2 Jahre Gef.
6. 2.53	AG Mchn	Fahrens ohne FS, Vortäuschg. einer Straftat	1 Mon. Gef.
13. 2.57	SG Mchn	1 Verbr.d. i. Mitt. beg. schw.Diebstahls i.Rückf. u. 1 Verbr. d. einf.Diebstahls i.R.	1 Jahr 3 Mon. Gef.
5. 11.57	LG Mchn.	21 Verbr.d.schw.Diebstahls i.R., 2 Verbr.d.Diebst.i.R., haus, 3 Jah-teilw.gem.,teilw.fortg.beg. sowie 2er Verg.d.Sachhehlerei untereinander.i. TM stehend	4 Jahre Zucht-re Ehrverl.

Im Vorgriff auf spätere Ausführungen sei zu den Falldarstellungen hier schon bemerkt, daß es sich bei den Fällen (2), (6), (7) um streng homotrope Vermögensverbrecher, bei Fall (4) um einen fast rein homotropen jugendlichen Gewalttäter, bei Fall (1) um einen Grenzfall zwischen Polytropie und 'Polyhomotropie' handelt ¹⁾. Der Fall (3) ist wegen des Vorkommens von Betrug und Unterschlagung - jeweils mit im Vergleich zu den übrigen Delikten recht erheblichen Freiheitsstrafen - als eher 'polyhomotrop' zu bezeichnen. Für die Gruppe N läßt sich naturgemäß die am Rückfall orientierte Errechnung des Q nicht durchführen, so daß ein Vergleich beider Gruppen in diesem Sektor unterbleibt. Die Verteilung der Delikte bei N folgt der Verteilung, wie sie sich in den Kriminalitäts-Ziffern der Bundesrepublik ausdrückt, wobei die selteneren und extrem seltenen Delikte (z.B. Mord, Hochverrat etc.) ausfallen - letzteres gilt auch für die Gruppe M.

f) Zusammenfassende Schlußfolgerungen

Die Gruppen M und N sind in der Struktur der Verteilung der inneren Stichprobenmerkmale, die hier in den Abschnitten a) bis d) zur Sprache kamen, ähnlich bis höchst ähnlich, sie unterscheiden sich aber hinsichtlich des Merkmals 'Ausmaß der kriminellen Belastung'. Wenn sich Unterschiede bei einem Vergleich beider Gruppen in bezug auf die Variable 'Verkehrsdelikt-Belastung' herausstellen, wird die Annahme berechtigt sein, daß die Unterschiede des Ausmaßes der kriminellen Belastung, oder genauer gesagt, die diese Unterschiede begründenden psychischen, psychopathologischen, sozialpsychologischen und sozialen Faktoren, von größerer Bedeutung für das Zustandekommen der Unterschiede in der Variablen 'Verkehrsdelikt-Belastung' sind, als die genannten 4 Merkmale 'Lebens-

1) Die Begriffe 'homotrop', 'polytrop', 'polyhomotrop' werden weiter unten geklärt und besprochen. Dort auch weitere Kasuistik.

alter', 'Länge der Fahrpraxis (Führerscheinalter)', 'Art des gefahrenen Fahrzeuges (Führerscheinklassen)' und 'beruflicher Stand' in ihrer wechselseitigen Beziehung. Wie groß diese Bedeutung unter einer Reihe uns unbekannter, aber als möglich annehmbarer weiterer Einfluß-Faktoren ist, können wir auf dem hier eingeschlagenen Wege nicht beantworten.

4. Ergebnisse

a) Vorstrafen und Führerscheinerwerb

Ein erstes Ergebnis der Untersuchungen ist in der Tatsache zu sehen, daß 53,1 % der Einmal-Täter (398 aus 750) einen Führerschein in unserem Kontrollgebiet erworben haben, jedoch nur 37,8 % der mehrmaligen Täter (681 aus 1 959). Diese Tatsache kann verschieden interpretiert werden:

- bei den der Normal-Population. nahestehenden Einmaligen sind das Bedürfnis nach dem Führerschein und seine Realisierungsmöglichkeiten größer als bei den Mehrmaligen.
- wegen der früher geschilderten gesetzlichen Schranken haben es mehrfach Bestrafte schwerer, einen Führerschein zu erhalten.
- mehr mehrfach Bestrafte haben einen Führerschein außerhalb unseres Kontrollgebietes erworben.

Für die Wahrscheinlichkeit der zweiten Möglichkeit spricht die Tatsache, daß bei unseren Nachforschungen in der Führerscheinkartei Karten mit dem Vermerk auftauchten 'Führerschein wegen Vorstrafen versagt'; für die erste Möglichkeit kann geltend gemacht werden, daß ein großer Teil von kriminellen Personen in großer Armut lebt ¹⁾ und sich den Führer-

1) vgl. die Äußerungen von REIWALD (a.a.O., S. 152 ff) und auch SCHMIDT (68, bes. S. 19 ff), der das Verbrechen im Zusammenhang mit 'sozialer Entmutigung' sieht.

scheinerwerb (ca. DM 220,-- bis 250,-- für die Klasse III, um DM 400,-- für Klasse II) nicht leisten kann. Über die dritte Möglichkeit können wir nichts aussagen, da wir zu der Bevölkerungsbewegung unserer Population keine Anhaltspunkte haben.

In einer Zufalls-Stichprobe an Hand F i s h e r's Zahlen 'in idealer Unordnung' an 100 Personen unserer Gruppe M ließ sich feststellen, daß 45 die 'kriminelle Laufbahn' betraten, n a c h d e m sie den Führerschein erworben hatten, 20 erhielten den Führerschein nach einer längeren Periode ohne Rückfall (2 bis 4 Jahre nach Verbüßung der letzten Freiheitsstrafe) und der Rest, 35 Personen, erwarben die Fahrerlaubnis, obwohl sie inmitten einer Phase krimineller Aktivität waren. Gerade die beiden letzten Tatsachen und besonders die letzte lassen erkennen, daß die Zulassungsbehörden in der Auslegung des Gesetzes zwar nicht engherzig sind, aber auch nicht besonders konsequent, da sich ein durchgehender Gesichtspunkt im Bereich der Kriminalitäts-Schwere, der von Einfluß auf die Gewährung oder Versagung der Fahrerlaubnis wäre, nicht feststellen ließ.

Eine kleinere Nebengruppe unseres Materials mit den Merkmalen M (außer 'Führerscheinbesitz') besteht aus 37 Personen, denen laut Vermerk in der Führerscheinkartei der Führerschein wegen ihrer allgemein-kriminellen Vorstrafen versagt wurde. Um zu ermitteln, ob sie trotzdem im Straßenverkehr auffällig geworden sind, haben wir sie im Erfassungsgang mitlaufen lassen. Es stellte sich ein überraschendes Ergebnis heraus: nur 2 der 37 Personen hatten keine Verkehrsdelikte, 19 waren 1 bis 3 mal wegen Verkehrsvergehen und -übertretungen m i t K r a f t f a h r z e u g e n bestraft, 12 sogar 4 bis 9 mal und 4 mehr als 10 mal. Jedesmal bestand das Verkehrsdelikt notwendigerweise mindestens in 'Fahren ohne Führerschein', aber nur in 39 von den insgesamt 159 Verkehrsdelikten dieser Sondergruppe kam es als alleiniger Tatbestand vor. In den restlichen 120 Verkehrsdelikten war es gekoppelt mit anderen Tatbeständen, die z.T. schwere Ver-

kehrsvergehen darstellen: z.B. mit Trunkenheit am Steuer 18 mal, mit Fahrerflucht 13 mal, mit Verkehrsgefährdung nach § 315a StGB außer Trunkenheit 8 mal, mit fahrlässiger Körperverletzung 8 mal, mit Unfällen überhaupt 34 mal. Es ist nicht erstaunlich, daß Fahren ohne Führerschein so häufig im Zusammenhang mit anderen Delikten festgestellt wurde, ist es zumeist doch das andere, im offensichtlichen Verkehrsverhalten feststellbare Delikt, das auf den führerscheinlosen Fahrer aufmerksam macht.

Zur besonderen Charakterisierung dieser Sondergruppe sei noch hervorgehoben, daß sie überwiegend aus jüngeren Individuen besteht, 16 gehören den Jahrgängen 30 bis 35 an, 12 den Jahrgängen 25 bis 29 und der Rest von 9 ist früher als 1925 geboren. Es sind also überwiegend Personen, die sich im 'kriminalitäts-intensiven' Alter befinden, in dem gleichzeitig noch durch alle Breiten der Bevölkerung hindurch ein besonderes 'Kraftfahr-Bedürfnis' besteht - ob aus beruflichen, Bequemlichkeits-, geltungsgerichteten oder Erlebnisgründen sei dahingestellt -. Bei der schon früher genannten besonderen Suggestibilität und Verführbarkeit unserer Kriminellen-Population durch temporäre 'Konsumtendenzen' (im weitesten Sinne zu verstehen) ist es durchaus plausibel, daß sie sich durch die Führerscheinversagung nicht von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zurückhalten lassen ¹⁾. Wie schon aus der Tatsache der Führerscheinversagung zu erschließen wäre, handelt es sich bei diesen 37 Individuen um ausgesprochene Schwermkriminelle, allein 20 von ihnen haben einen Standard-Q von mehr als 50, 8 liegen bei Q = 47 und 9 bei Q = 43; das Schwergewicht liegt hier also im Gegensatz zu der eigentlichen Gruppe M auf der mittleren bis schweren Kriminalität.

1) Ganz allgemein muß in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß dem mehrfach Vorbestraften, den kein 'ordentlicher' Betrieb mehr einstellt, sehr häufig nur noch die Tätigkeit als Berufskraftfahrer, meistens in Bauunternehmungen und dergleichen, übrig bleibt.

Psychologisch auffällig erscheint uns vor allem, daß bei diesem führerscheinlosen Kriminellen-Kollektiv die Angst, ohne Führerschein aufzufallen und dafür bestraft zu werden, ein so geringes Korrektiv auf unauffälliges Verkehrsverhalten hin darstellt. Obwohl sie damit rechnen müssen, recht empfindlich mit Freiheitsstrafen belegt zu werden - es wurden in dieser Gruppe mehrfach Gefängnisstrafen von mehr als einem Monat allein für das Fahren ohne Führerschein (allerdings im Rückfall) ausgesprochen -, haben sie sich, wie die Deliktzahlen und -verteilungen ausweisen, in keiner Weise sonst um Verkehrsanpassung bemüht. Lediglich die Verdoppelung des Prozentsatzes der Fälle von **F a h r e r f l u c h t** (35 % hier, 17,3 % dort) gegenüber der Gruppe M zeigen an, wie manche dieser Täter versucht haben, der Bestrafung auch für die Führerscheinlosigkeit zu entgehen: durch Entzug vor der Tatsachenfeststellung auf dem Wege der Flucht.

Die Lehre, die aus diesen wenigen Fällen gezogen werden kann, scheint darin zu liegen, daß namentlich bei schwerer Kriminellen nach der Art unserer Sondergruppe, die ihr Interesse an der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr durch den Führerscheinantrag dokumentiert hat, die Führerscheinersagung keine genügende Sicherung des Straßenverkehrs vor ihnen bietet.

Vielleicht spielt gerade hier der Aspekt der 'Herausforderung', auf den MASLOW und MITTELMAN wie berichtet hingewiesen haben, eine besondere Rolle. Allerdings werden solche Personen, wie wir sie in unserer kleinen Sondergruppe überwiegend vorfinden, immer wieder mit den in anderen Sachen regelmäßig verwirkten langen Gefängnisstrafen 'aus dem Verkehr gezogen'. Trotzdem ergibt sich für die Zulassungsbehörden der Ratschlag, nach Führerscheinersagungen in solchen Fällen eine 'unauffällige Überwachung' der Antragsteller zu veranlassen.

Um einen Einblick in das Verkehrsverhalten solcher Personen zu gewinnen, die ihren Führerschein erst nach einem gewissen rückfallfreien Sicherheitszeitraum nach Verbüßung der

letzten Freiheitsstrafe erteilt erhielten, überprüften wir alle 58 Personen aus der Gruppe M, die im Laufe des dritten Jahres nach Verbüßung der für die letzte Straftat verhängten Freiheitsstrafe einen Führerschein der Klasse II oder III erhielten, in Hinblick auf die Zahl ihrer danach begangener Verkehrsdelikte. Von diesen 58 Personen wiesen bis zum Stichtag (Ende der Erhebungen) 43 = 74 % null bis ein Verkehrsdelikt auf, während der Prozentsatz für null bis ein Verkehrsdelikt bei der Gesamtgruppe M (vgl. Tabelle 18, nächster Abschnitt) bei 27 % liegt. Von den 89 'Nullern' der Gesamtgruppe M stellt unsere Auslesegruppe allein 21, zu den 94 'Einsern' der Gesamtgruppe M steuert sie 22 bei.

Diese Verhältnisse sprechen für eine gute Verkehrsbewährung der dieser Maßnahme Unterworfenen - leider haben aber von den 43 'Nullern'- 'Einsern' allein 26 ihre Führerscheine in den Jahren 1958/59 erworben, so daß der Kontrollzeitraum ihrer Verkehrsbewährung recht kurz ist. Sieben Personen dieser Auslesegruppe weisen 2 bis 3 Verkehrsdelikte auf, die übrigen acht verteilen sich auf 4 bis 9 Verkehrsdelikte. Bei diesen acht Personen, die wir über etwas mehr als durchschnittlich viereinhalb (4,7) Jahre verfolgen können (also über rund siebeneinhalb Jahre nach Aufhören der kriminellen Aktivität) sind inzwischen 5 Führerscheinentziehungen eingetreten (von insgesamt 7 bei der ganzen Auslesegruppe).

Jeder dieser 8 liegt im Verlauf sehr ähnlich wie der als Beispiel zu schildernde Fall M 561/1612.

Fall M 561/1612
Antiquitätenhändler
geb. 5.9.1918
Führerschein III seit 21.7.1955,
entzogen f. 9 Monate durch AG Mchn
wegen fahrl. Körperverl. und Trun-
kenheit am Steuer

Allgem.-krim. Delikte:

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
25. 1.51	FA Mchn West	Umsatz-St. Gefährdg., Lohn- steuer-Gefährdg., Eink.- St. Gefährdg.	DM 1.000,-- Geldstrafe
30. 8.51	AG Mchn	Siegelbruch u. Arrestbruch	1 Mon. Gef.
20.11.51	AG Mchn	fortges. Vorenthaltg. v. Versicherungsbeiträgen	6 Woch. Gef.
16. 6.52	AG Mchn	fortges. Untreue u. er- schw. Unterschlagung	4 Woch. Gef. DM 300,--

Führerscheinerteilung 21.7.1955
Verkehrsdelikte:

13. 8.55	AG Mchn	Unfall durch verkehrswidr. Verhalten	DM 60,--
15. 3.56	AG Mchn	Verkehrsunfall mit fahr- läss. Körperverletzung bei Trunkenheit am Steuer u. allg. verkehrswidr. Verhalten	1 Mon. Gef. Führerschein- entzug für 9 Monate
21. 7.57	AG Mchn	unbeleuchtet abgestellt	DM 10,--
6. 11.57	AG Mchn	Haltegebot (Bild 30a StVO) nicht beachtet	DM 30,--
8. 8.59	AG Mchn	Unfall durch verkehrswidr. ? Verhalten	

Eine verbindliche Schlußfolgerung über die Bewährung der
befristeten Führerscheinversagung läßt dieses Material z.T.
wegen der geringen Größe, z.T. wegen des zu knappen Kon-
trollzeitraums bei den wenig und nicht Verkehrsdelikat-Bela-
steten nicht zu. Nach dem Gesamteindruck, den die Zahlen
vermitteln, scheint die Maßnahme zweckmäßig zu sein, da eine
bestandene Bewährung von 2 bis 3 Jahren ein Anzeichen für

das 'Erlöschen' oder Unwirksam-Werden der die kriminelle Aktivität bedingenden Umstände welcher Art auch immer sein kann, ein Sachverhalt, der sich dann wohl auch günstig für das Verkehrsverhalten auswirkt. In manchen Fällen, für die unser Beispiel M 561 typisch zu sein scheint - leichte, mehr in der Gelegenheit sich zeigende Kriminalität, die nicht zu aktivem Verhalten drängt -, bietet der Führerscheinbesitz und damit die erlaubte Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr eine angemessene, weil nicht so strafbedrohte und geächtete Realisierungsmöglichkeit für kriminelle Bereitschaften, so daß mit ihr ein Umschwenken von allgemein-krimineller Aktivität zu Verkehrskriminalität erfolgt. So ist z.B. im Falle M 561 charakteristisch, daß während der Führerscheinentzugszeit 1956 kein Verkehrsdelikt, auch nicht Fahren ohne Führerschein, vorkam, weil der Proband wie früher in seiner kriminellen Laufbahn die spontane, widerrechtliche Betätigung scheut. Sobald aber die Gelegenheiten wieder g e g e b e n waren, setzten die Verkehrsdelikte erneut ein. Darin liegt unseres Erachtens auch der Gegensatz etwa zu dem Großteil der zuvor erwähnten 37 führerscheinlosen Mittel- und Schwermkriminellen, deren 'im Charakter begründeter positiver Antrieb zur Verbrechensbegehung' - wie SAUER es etwa ausdrücken würde - die Gelegenheit s c h a f f t.

Letzten Endes muß aber die Frage der Bewährung der vorläufigen Führerscheinversagung in einer gezielten Sonderuntersuchung beantwortet werden, bei der die Möglichkeit genauerer Einzelfall-Analysen gegeben ist.

b) Zahl der Verkehrsdelikte

Die Tabelle 17 stellt die durchschnittliche Zahl der Verkehrsdelikte überhaupt (Materialmittel) und die durchschnittliche Zahl der Verkehrsdelikte pro Jahr aus der Gruppe M gegen die nämlichen Werte der Gruppe N, wobei noch eine Trennung nach Führerscheinklassen beachtet wurde.

Gruppe	mittl. VD-Zahl Klassen II und III	pro Jahr	mittl. VD-Zahl Klassen I und IV	pro Jahr
M	6,1	0,52	2,4	0,25
N	2,1	0,18	1,6	0,16

Tab. 17: Arithmetisches Mittel der Verkehrsdelikte überhaupt und pro Jahr bei der Versuchsgruppe M und der Vergleichsgruppe N, getrennt nach Führerscheinklassen

Es zeigt sich ein deutlicher Unterschied in der Zahl der Verkehrsdelikte zwischen den Gruppen M und N in dem Sinne, daß die durchschnittliche Belastung mit Verkehrsdelikten überhaupt und pro Jahr bei den Kraftwagen- und Lastkraftwagenfahrern der Gruppe M knapp das Dreifache der entsprechenden Werte der Gruppe N beträgt. Etwas anders liegen die Verhältnisse in den Untergruppen, die nur Führerscheine der Klassen IV, I bzw. IV und I besitzen. Da wir es mit einer ausgesprochenen Großstadtpopulation zu tun haben, wird die Zahl der Traktorfahrer nach Klasse IV unter ihnen recht gering sein, sie setzt sich deswegen überwiegend aus Motorrad- und Rollerfahrern zusammen. Der Unterschied zwischen der mittleren Verkehrsdelikt-Belastung ist hier erheblich geringer, er beträgt nur etwa das Anderthalbfache.

Die aufgezeigten Unterschiede zwischen den Kraftradfahrern und den Kraftwagenfahrern in bezug auf die Zahl der bestraften Verkehrsdelikte bedürfen einer weiteren Interpretation, die mit aller Vorsicht etwa dahingehend lautet: der Motorradfahrer hat auf Grund der technischen Eigenart sowie der damit verbundenen besonderen Funktionsweise der Fortbewegung weniger die Möglichkeit, typische Häufigkeits-Verkehrsdelikte zu begehen. So sind z.B. Parkübertretungen der Motorradfahrer seltener, weil sie ihr im Verhältnis zu anderen Kraftfahrzeugen handlicheres Fahrzeug besser in nicht störender Weise unterbringen können. Ebenso sind bei Kraftrad-

fahrern die grob fahrlässigen und schwer verkehrsgefährdenden Delikte seltener, weil der Motorradfahrer infolge seiner Schutzlosigkeit fast immer in erster Linie selbst das Opfer der Folgen seines Fehlverhaltens ist. Deswegen kann durchaus auch bei einer Gruppe höchst unangepasster Personen das subakute Erlebnis permanenter Selbstgefährdung zum Verhaltenskorrektiv werden. Schließlich sei noch erwähnt, daß die Zahl der im Verkehr befindlichen Motorräder und Roller seit fünf Jahren ständig im Sinken begriffen ist, womit automatisch ein Rückgang der mit dem Kraftrad begangenen Verkehrsdelikte gekoppelt ist.

Im übrigen legt die Tabelle 17 die Schlußfolgerung nahe, daß die Verkehrsdelikt-Belastung der Gruppe M besonders bei den Kraftwagenfahrern gegenüber N erheblich stärker ist. Das ist auch tatsächlich der Fall, wir werden diesen Sachverhalt aber noch genauer darstellen und besser sichern.

Die folgende Tabelle 18 differenziert den Vergleich zwischen M und N nach der Zahl der Verkehrsdelikte und führt gleichzeitig die Gruppe O ein. Diese Gruppe O besteht aus 582 allgemein-kriminell nicht bestraften Führerscheinbesitzern der Jahrgänge 1900 bis 1935, die ihre Führerscheine zwischen 1920 und 1955 erworben haben. Sie wurde als repräsentative Stichprobe für die Essener Untersuchung zusammengestellt (vgl. FoBer Essen 1958, S. 32), die allgemein-kriminelle Vorstrafenlosigkeit wurde an Hand der Strafregisterauszüge der Personenaktensammlung der Kripo Essen, das Ausmaß der Verkehrsdelikt-Belastung an der Kartei des Straßenverkehrsamtes Essen gesichert. Sicher ist ein einbeziehender Vergleich dieser Personen der Gruppe O in unsere Gruppen M und N wegen des unterschiedlichen Ursprungsortes und der Unbekanntheit der inneren Struktur der Gruppe etwas riskant, es kann aber kein Zweifel daran bestehen, daß die Ergebnisse dieses Vergleichs mindestens hinweisenden Wert haben.

Zahl der Verkehrsdelikte	M		N		O	
	n	%	%	n	n	%
0	89	13,1	34,2	136	471	80,9
1	94	13,8	22,6	90		
2 - 3	129	18,9	19,8	79		
4 - 6	156	22,9	14,3	57		
7 - 9	94	13,8	3,3	13		
10 - 12	44	6,5	3,8	15		
13 - 15	30	4,4	1,6	7	111	19,1
16 - 18	13	1,9	-	-		
19 - 21	4	0,6	-	-		
22 - 24	13	1,9	-	-		
25 - 27	4	0,6	-	-		
28 - 30	5	0,7	-	-		
31 - 33	2	0,3	-	-		
34 + +	4	0,6	0,3	1		
	681	100,0	99,9	398	582	100,0

Tab. 18: Verteilung der Individuen nach der Anzahl der bestraften Verkehrsdelikte innerhalb der Versuchsgruppe M, der Vergleichsgruppe N und einer Zufalls-Stichprobe O nicht allgemein-kriminell belasteter Führerscheinbesitzer, absolut und in Prozent

Das Chi-Quadrat der Verteilung ¹⁾ der Gruppen M und N er-

- 1) Aus statistisch-technischen Gründen wurde die Tab. 18 zur Berechnung des Chi-Quadrat-Wertes wie folgt umgeformt (Tabelle 18 a):

Zahl d. VD	N	M
0	136	89
1	90	94
2 - 3	79	129
4 - 6	57	156
7 - 9	13	94
10 + +	23	119
	398	681

Berechnung nach
HOFSTÄTTER wie an-
gegeben

Tab. 18 a: Transformation der Tab. 18

gibt den bei df 5 sehr signifikanten Wert 85,40 (p kleiner 0,1 %), die Unterschiede in der Verkehrsdelikt-Belastung sind nicht zufällig, sondern durch systematische Faktoren bedingt. An Hand dieser statistischen Sicherung und unter dem eindrucksvollen Zahlenbild der Tabelle 18 darf die verbindliche Schlußfolgerung gezogen werden, daß mit zunehmender allgemein-krimineller Delinquenz die Tendenz zur Begehung von Verkehrsdelikten steigt, wir entdecken zumindest in den Größenbereichen, mit denen wir hier arbeiten, eine **Art linearer Beziehung** zwischen krimineller Intensität, soweit sie sich am Merkmal 'Rückfälligkeit' äußert, und Verkehrsdelikt-Belastung. Im Merkmal 'null Verkehrsdelikte' zeigt die Tabelle 18 mit abnehmender krimineller Intensität ($M - N - O$) einen erheblichen Anstieg der Werte, der auch noch im Merkmal 'ein Verkehrsdelikt' ($M - N$) deutlich ist. Im Merkmal '2 bis 3 Verkehrsdelikte' liegt eine Art Drehpunkt der Verteilung ($M = 18,9\%$ $N = 19,8\%$) mit ähnlicher prozentualer Beteiligung beider Gruppen, von diesem Merkmal aufwärts liegt die prozentuale Beteiligung von M höher, teils erheblich höher als bei N , bei '7 bis 9 Delikten' z.B. 13,8 % M gegen 3,5 % N . Ab einschließlich 16 Verkehrsdelikten aufwärts steht den Frequenzen von M praktisch kein N mehr gegenüber. Die Unterschiede zwischen M und N entstehen also durch eine (gemessen an N) vergleichsweise geringere Besetzung der unteren Felder und eine stärkere Besetzung der oberen. Verwandelt man unter Einbeziehung der Gruppe O die Tabelle 18 in eine Sechs-Felder-Tafel nach den Merkmalen 'keine Verkehrsdelikte' und 'ein Verkehrsdelikt und mehr', so läßt sich an ihr ein Chi-Quadrat-Wert von 582,8 errechnen, der die Signifikanz der Gruppenunterschiede im Merkmal Zahl der Verkehrsdelikte besonders deutlich unterstreicht (p kleiner 0,1 %).

Um zu prüfen, wie sich die Verkehrsdelikt-Frequenz bei Personen mit größerer Fahrbelastung verhält, wurde eine Gruppe aus 102 Berufskraftfahrern gebildet, von denen 51 aus der

Gruppe N, die anderen 51 aus der Gruppe M stammen. Es galt dabei, für jeden der 51 Berufskraftfahrer der Gruppe N (das sind alle vorhandenen) einen im Merkmal Lebensalter und Führerscheinalter entsprechenden 'Paarling' aus den 124 Berufskraftfahrern der Gruppe M zu finden. Dabei wurden Toleranzen im Merkmal Lebensalter von ± 2 , im Merkmal Führerscheinalter von ± 1 Jahren gestattet ¹⁾. Die Deutlichkeit der unten aufgezeigten Übereinstimmung der Merkmale erübrigt die Prüfung der Nullhypothese. Die Tabelle 19 stellt die absolute Zahl der Verkehrsdelikte für jedes Vergleichspaar gegenüber. Die Summen der Verkehrsdelikte N = 265 und M = 416 als Ergebnis des Paarvergleichs und die hohe statistische Signifikanz des Unterschiedes (Chi-Quadrat 33,4 bei df 1 p kleiner 0,1 %) legen die gleichen Schlußfolgerungen nahe bezüglich der Beziehung zwischen der an der Rückfallhäufigkeit gemessenen kriminellen Intensität und der Verkehrsdelikt-Belastung, wie wir sie aus dem Vergleich der Gesamtgruppen gewannen.

- 1) Übereinstimmung im Merkmal Lebensalter und Führerscheinalter beim Vergleich von 51 Berufskraftfahrer-Paaren, jeweils in Alters-Klassen (Schlüssel im Anhang Blatt 4).

Lebensalter	M	N	Führerscheinalter	M	N
A	9	7	a	-	-
B	8	7	b	3	3
C	11	12	c	9	8
D	12	14	d	5	7
E	11	11	e	18	17
			f	11	10
	51	51	g	2	3
			h	1	2
			j - m	2	1
				51	51

Vergleichspaar	Zahl d. Verk.-Del.		Vergl.paar	Zahl d. VD	
	N	M		N	M
P1	0	0	P27	4	8
P2	0	4	P28	4	9
P3	0	5	P29	4	13
P4	0	6	P30	4	24
P5	0	7	P31	5	0
P6	0	7	P32	5	1
P7	0	7	P33	5	3
P8	0	9	P34	5	3
P9	0	10	P35	5	4
P10	1	2	P36	6	4
P11	1	7	P37	6	6
P12	1	10	P38	7	14
P13	1	12	P39	8	8
P14	1	14	P40	8	19
P15	2	4	P41	10	1
P16	2	5	P42	10	13
P17	2	8	P43	11	4
P18	2	8	P44	11	4
P19	2	10	P45	11	6
P20	2	11	P46	11	7
P21	3	1	P47	12	6
P22	3	1	P48	12	15
P23	4	0	P49	12	23
P24	4	0	P50	12	29
P25	4	4	P51	38	51
P26	4	7	Summe:	265	416

Tab. 19: Verteilung der Zahl der Verkehrsdelikte bei einem Paarvergleich von Berufskraftfahrern aus den Gruppen M und N

Sicher gehen in diesen Vergleich manche berechnigte Zweifel ein: wir wissen bei der globalen Bezeichnung 'Berufskraft-

fahrer ' nicht, ob der eine Paarling nicht vielleicht Ausfahrer in einem Bierverlag, sein Gegenüber aber vielleicht Fernfahrer ist, wodurch Unterschiede in der Verkehrsdelikt-Belastung erwachsen könnten; ein anderer mag in einem Unternehmen arbeiten, das auf einwandfreie Fahrzeuge achtet, zur Vermeidung von Überladung erzieht - während im Betrieb des anderen genau die gegenteiligen Bedingungen herrschen, wodurch seine Strafenliste sicher vergrößert würde. Dies gilt umsomehr, als Kriminelle der Art unserer Gruppe M nach unserer Erfahrung oft nur noch bei Unternehmen unterkommen, die nicht besonders auf ihre Fahrzeuge achten und aus mancherlei Gründen auch den 'moralischen Stand' ihrer Fahrer nicht sehr wichtig nehmen. Außerdem hat ein Unternehmer solchen Fahrern gegenüber mancherlei Beeinflussungsmöglichkeiten: sie müssen sich nach seinen Wünschen richten, auch wenn er sie zuweilen zu Überladungen, zum Fahren mit nicht sicheren Fahrzeugen und zu Übertretungen der gesetzlich begrenzten Arbeits(Fahr-)zeit anstiftet, denn wenn er sie entläßt (und ein Anlaß zur Entlassung ist bei ihnen leicht gefunden), finden sie bei ihrer Vorgeschichte so leicht keine neue Beschäftigung.

Alle diese berechtigten Einwendungen reichen unseres Erachtens aber nicht aus, eine Differenz im Ausmaß von 151 Verkehrsdelikten zureichend zu erklären, so daß der Verdacht immer noch begründet bleibt, daß der Rückfalltäter als Berufskraftfahrer bezüglich der Einhaltung der Verkehrsdisziplin weniger zuverlässig ist als der nicht Rückfällige.

Fassen wir die Ergebnisse dieses Kapitels 'Zahl der Verkehrsdelikte' zusammen, so scheint die Aussage berechtigt und gesichert, daß d e u t l i c h e Z u s a m m e n h ä n g e zwischen der an der Rückfallhäufigkeit gemessenen kriminellen Intensität und der Verkehrsdelikt-Belastung bestehen und daß diese Beziehungen jedenfalls innerhalb der Zahlengrößen, mit denen wir hier arbeiten, g l e i c h s i n -

n i g e T e n d e n z e n haben. Es wurde ferner festgestellt, daß der rückfällige Kriminelle als Berufskraftfahrer aus äußeren und/oder inneren Gründen stärker mit Verkehrsdelikten belastet ist als der nicht Rückfällige.

c) Führerscheinentzug

Nachdem im vorigen Abschnitt über die Zahl der Verkehrsdelikte gesprochen wurde, soll nun ein Bericht über den Vergleich beider Gruppen M und N im Merkmal Führerscheinentzug zur Art der Verkehrsdelikte überleiten. Die Maßnahme des Führerscheinentzuges, über die wir bereits weiter oben handelten, steht einmal in direkter Abhängigkeit zur Zahl der Verkehrsdelikte, wenn sie nämlich nach § 15b StVZO von der Zulassungsbehörde wegen einer nicht mehr tolerierbaren Anzahl von Verkehrsdelikten bei einer Person verfügt wird, zum andern hat sie engen Bezug zur Art der Verkehrsdelikte, wenn sie von Gerichts wegen als Maßnahme nach § 42m StGB erfolgt, bei der es in erster Linie auf die jetzt zur Aburteilung anstehende Straftat oder Straftatenkombination ankommt. Unbestreitbar werden hier Überschneidungen bestehen: ein Gericht wird nach der Persönlichkeitsprüfung eher zu dieser Maßnahme geneigt sein, wenn der Angeklagte bereits erhebliche Verkehrsdelinquenz aufweist.

In unserem Material sind die Entziehungen von Amts wegen nach § 15b StVZO selten - 18 Fälle bei M, 0 Fälle bei N -, weil seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs im Jahre 1952 der Zulassungsbehörde die Entziehungen überwiegend von den Strafgerichten vorweggenommen werden.

Die Tabelle 20 läßt bei beiden Gruppen, aufgeschlüsselt nach der Häufigkeit der Maßnahme, die Zahl und die Prozente der Personen erkennen (Spalten n und %, letztere bezogen jeweils auf die Gesamtgruppen M und N), bei denen sie durchgeführt wurde, aus der Spalte $n \cdot x$ ist die Zahl der Führerscheinentziehungen selbst zu ersehen.

Führerschein- entzug (x)	n	M %	n · x	n	N %	n · x
1 mal	127	18,64	127	28	7,03	28
2 mal	35	5,13	70	3	0,75	6
3 mal	10	1,46	30	1	0,25	3
4 - 5 mal	6	0,88	26	1	0,25	5
	178	26,11	253	33	8,28	42

Tab. 20: Verteilung von Personen der Gruppen M und N, bei denen der Führerschein entzogen wurde, nach der Zahl der Wiederholungen dieser Maßnahme. Die Spalten n · x weisen die Gesamtzahlen der Führerscheinentziehungen aus.

Danach sind bei 26,11 %, also einem Viertel der Gruppe M, Führerscheinentziehungen erfolgt, dagegen nur bei 8,28 % der Gruppe N. Die Zahl der Führerscheinentziehungen insgesamt beträgt 253 bei M gegenüber 42 bei N. Es befinden sich in der Gruppe M relativ mehr Personen, denen der Führerschein mehrfach entzogen wurde, ihr Verhältnis ist 7,47 % M zu 1,25 % N.

Die folgende Tabelle 21 schlüsselt die Maßnahme nach ihrer Länge auf, Bezugsgrößen der Prozentangaben sind hier die Summe der Führerscheinentziehungen, also 253 bzw. 42. Aus der Tabelle 21 wird ersichtlich, daß sich die erkennenden Instanzen bei unserer Population M häufiger als bei N zu einer nachdrücklicheren, länger befristeten Anwendung der Maßnahme gezwungen sahen.

Entzugszeit in Monaten	M		N	
	n	%	%	n
6	97	38,33	80,95	34
7 - 12	64	25,29	11,90	5
13 - 24	49	19,36	4,76	2
25 und mehr	37	14,62	2,38	1
Lebenszeit	6	2,55	-	-
	253	100,15	99,99	42

Tab. 21: Verteilung der Führerscheinentziehungen innerhalb der Gruppen M und N nach der Zeitdauer, für die die Maßnahme ausgesprochen wurde

Insgesamt beinhalten die Zahlen der Aussage, daß die Verkehrsdelikte der mehrfach bestraften Population die Täter häufiger als bei der nicht rückfälligen "als durch die Tat ... ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen (erwiesen) ... " (§ 42m StGB); daß ferner bei einem relativ großen Prozentsatz der M-Gruppe der Führerscheinentzug als 'Denkzettel' seine erzieherische Wirkung verfehlte, so daß es zu mehreren Führerscheinentziehungen kam, und schließlich, daß die Art der Verkehrsdelikte der Gruppe M im Durchschnitt längere Führerscheinentziehungen als Rechtsfolge hatten, was auf schwererwiegende - gefährlichere - Verkehrsstraftaten hindeutet.

Ein Umstand darf jedoch nicht übersehen werden. Der erkennende Richter hat auch bei Verhandlungen in Verkehrssachen den Strafregisternauszug des Angeklagten vor sich. Eventuell gibt es bei den allgemein-kriminell rückfälligen Tätern eine Art 'Hallo-Effekt' in dem Sinne, daß der Richter bei der Persönlichkeitsprüfung des Täters diejenigen Straftaten, die keine Verkehrssachen sind, in seine Bewertung mit einbezieht

und deswegen leichter geneigt ist, einem allgemein rückfälligen Täter eher als einem Unbescholtenen oder einmal Bestraften in ähnlicher Sache die Fahrerlaubnis zu entziehen.

d) Art der Verkehrsdelikte

Die Art eines Verkehrsdelikts wird durch den vom Täter durch seine Handlung oder Unterlassung erfüllten Tatbestand bestimmt. Über die Unterscheidung von Vergehenstatbeständen und Übertretungstatbeständen im Bereich der Verkehrsdelikte wurde bereits berichtet, sie soll uns für dieses Kapitel einen Einteilungsgesichtspunkt liefern. Bei der Klassifizierung der Art der Verkehrsdelikte richten wir uns nach dem offiziellen Schlüssel der Abt. S III 6 der Polizei München (Anhang S. 3), die dort aufgeführten Tatbestände decken sich in Kurzform mit den Texten der entsprechenden Gesetzesparagraphen. Bei einer großen Zahl der Verkehrsdelikte sind gleichzeitig mehrere Tatbestände erfüllt. Wir gliedern diese auf und zählen jeden einzelnen unter der Summe seiner Klasse, z.B. 'zwei fahrlässige Körperverletzungen infolge vorschriftswidrigen Abbiegens in betrunkenem Zustande' liefert zwei Punkte in der Spalte 'fahrlässige Körperverletzung', einen weiteren bei 'verbotswidrigem Einbiegen', einen in der Rubrik 'Trunkenheit am Steuer (Vergehen)' und einen letzten in der Zeile 'Unfall'. Wir arbeiten also nicht wie im Abschnitt 'Zahl der Verkehrsdelikte' mit der Zahl der ergangenen Urteile, sondern mit der Zahl der erfüllten Tatbestände, deren sich mehrere innerhalb eines abgeurteilten Delikts zusammenreihen können. Um einen Vergleich der Frequenzen der einzelnen Tatbestände zwischen den Gruppen M und N zu ermöglichen, beziehen wir sie prozentual auf die Gesamtgröße der entsprechenden Gruppe, also 681 bzw. 398. Ganz korrekt müßten z.B. die 'Nullen', diejenigen ohne bekannt gewordene Verkehrsdelikte, herausgelassen werden, da sich die Tatbestände nicht gleichmäßig auf jedes Gruppenmitglied verteilen, aber es kommt hier mehr auf die Gewinnung eines

feststehenden Vergleichsmaßstabes an als auf eine Erhellung der Struktur der Verteilung der einzelnen Tatbestände innerhalb der Gruppen.

Die Tabelle 22 (S. 133) gibt eine vergleichende Übersicht der Verkehrs v e r g e h e n beider Gruppen. Die Spalten n zeigen die absoluten Zahlen der Frequenzen innerhalb der einzelnen Vergehen, die Spalten % M bzw. % N weisen die auf die Gruppengrößen bezogenen Prozentzahlen aus, die Spalten R lassen die an der Frequenz gemessenen Rangplätze der Vergehen untereinander erkennen. Eine Rangkorrelation ¹⁾ ergibt bei Rho 0,93 eine hochgradige Entsprechung der V e r t e i l u n g d e r R a n g p l ä t z e der einzelnen Vergehen innerhalb der beiden Gruppen, die Chi-Quadrat-Probe zeigt jedoch mit 55,7 ²⁾ (p kleiner 0,1 %) einen sehr signifikanten Unterschied zwischen den beiden Gruppen in der V e r t e i l u n g d e r B e s e t z u n g d e r e i n z e l n e n R ä n g e; mit anderen Worten: die Reihenfolge der Delikte, bestimmt an ihrer Häufigkeit, ist bei M und N höchst ähnlich, die Häufigkeitsverteilungen innerhalb der einzelnen Deliktclassen sind aber vergleichsweise bei den Gruppen höchst unähnlich und signifikant unterschiedlich. So haben z.B. Steuervergehen bei beiden Gruppen den Rangplatz 3, bei M sind sie aber mit 298 = 43,8 %, bei N mit 37 = 9,3 % besetzt. Daraus ergibt sich, daß die Täter der Gruppe M nicht etwa im Gegensatz zu N bestimmte Delikte besonders bevorzugt haben, sondern sie haben die Delikte in sehr ähnlicher Proportion wie die der Gruppe N um ein mehrfaches häufiger begangen. Vorweggenommen sei, daß wir diesen Sachverhalt bei den Verkehrsübertretungen in noch deutlicherer Form vorfinden werden.

1) nach Rho = $1 - \frac{6\sum d^2}{N(N^2 - 1)}$

2) bei df 7 an einer aus technischen Gründen auf 8 Zeilen zusammengefaßten Tabelle

Tatbestand	M			N		
	n	%M	R	n	%N	R
Fahrläss.Tötung § 222 StGB	20	2,9	12,5	3	0,8	14
Fahrl. Körperver- letzung § 230 StGB	342	50,2	2	103	25,9	1
Verkehrsunfall- flucht § 142 StGB	118	17,3	7	14	3,5	8
Trunkenheit am Steu- er § 315a,I,2 StGB	132	19,4	6	21	5,3	6
Nichtbeachten der Vorf.,falsch.Über- hol.,Schnellfahren an Kreuzungen etc. i.S. § 315a,I,4 StGB	68	10,0	9	12	3,0	9
Verkehrsgefährdung nach § 315a StGB im übrigen	54	7,9	10	7	1,8	11
Fahrl. Transportge- fährdung § 316,I StGB	5	0,7	15	1	-	15
Fahren m. nicht zu- gel. Kfz. § 23 StVG	179	26,3	4	26	6,5	5
F. ohne/trotz ent- zogenem Führersch. § 24 StVG	589	86,5	1	66	16,6	2
Kennzeichenfälschg. § 25 StVG	15	2,2	14	5	1,3	12,5
Überladen mehr als 10 %, Mitf.v. mehr als 1 Anhänger § 26 StVG	69	10,0	8	27	6,8	4
Steuervergehen	298	43,8	3	37	9,3	3
Verg. gg. Pflicht- vers.-Ges.	157	23,1	5	19	4,8	7
Verg. gg. Pers.bef. Gesetz	51	7,5	11	5	1,3	12,5
Verg. gg. Güterfern- verk.Gesetz	20	2,9	12,5	10	2,5	10
Summe der die Tat- best.erf.Handlun- gen	2117			356		

Tab.22: Häufigkeiten, Prozentwerte und Rangplätze der Ver-
kehrsvergehen bei den Gruppen M und N

Betrachten wir zunächst den Gesamteindruck, den die Tabelle 22 vermittelt, so offenbart sich in den Zahlenverhältnissen die mit der Chi-Quadrat-Probe als signifikant gesicherte schwerere Belastung der Gruppe M mit Verkehrsvergehen. In allen Tatbeständen liegen die Prozentwerte der Gruppe M höher als die von N, eine annähernd fünffache Belastung ist im Merkmal Fahren ohne/trotz entzogenem Führerschein zu verzeichnen, auch Verkehrsunfallflucht und fahrlässige Tötung lassen derartige Beziehungen erkennen.

Betrachten wir die Gruppen unter dem Gesichtspunkt ihrer erwiesenen Verkehrsgefährlichkeit, also in den Tatbeständen fahrlässige Körperverletzung und Tötung (zusammengenommen), so ergibt sich mit 53,1 % die doppelte Belastung von M gegenüber N mit 26,7 %, vergleichen wir sie in den Merkmalen des unmittelbar risiko-erhöhenden, gemeingefährlichen Verhaltens, wie es im § 315a StGB niedergelegt ist, also hinsichtlich der Tatbestände Trunkenheit am Steuer, Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Überholen, Schnellfahren an Kreuzungen ¹⁾ usw. und übrige Verkehrsgefährdung nach § 315a StGB, so erweist sich M mit 37,3 % als knapp viermal so stark besetzt wie N mit insgesamt 10,1 %. Dieser Überhang der Verkehrsdelikte mit Personenschäden und der gemeingefährlichen Delikte bei M erlaubt die Schlussfolgerung, daß kriminell rückfällig belastete Personen eine a k u t und potentiell größere Gefahr für den Straßenverkehr bilden als andere, bei denen das kriminologische Kriterium nicht zutrifft. Diese Tatsache wird unterstützt durch einen Vergleich der Gruppen innerhalb der komplizierenden Verkehrsdelikte 'Verkehrsunfallflucht' und 'Vergehen gegen das Pflichtversicherungsgesetz', bei denen M 40,4 % nur N 8,3 % gegenüberstehen. Innerhalb der Gruppe M ist damit eine größere Bereitschaft zu erkennen, Opfer eigenen Fehlverhaltens im Verkehr nicht in den Genuß der durch Rechtsanspruch begründeten Entschädigung kommen zu lassen, oder, was noch gravierender ist,

1) nur die Vergehen nach § 315a StGB sind hier gemeint, über die entsprechenden Übertretungen wird später berichtet.

ihnen praktische Hilfe zu entziehen, wie es in den Fällen von Unfallflucht zuweilen geschieht. Über die möglichen persönlichen Hintergründe dieses Delikts haben wir bereits gesprochen, hier bliebe nur zu ergänzen, daß mit dieser selbstsüchtigen und asozialen Einstellung ein Charakteristikum der Täter-Opferbeziehung ganz allgemein getroffen wird, ist doch die Zufügung von Schäden ohne Rücksicht auf deren Folgen beim Opfer ein Hauptmerkmal der landläufigen Kriminalität.

Eine besondere Gefahr für den Straßenverkehr scheint aber diese Kombination zu sein, die sich aus dem vorliegenden Material ergibt: Gerade unter den rückfälligen Tätern mit ihrer g r ö ß e r e n G e f ä h r l i c h k e i t für den Verkehr sind g l e i c h z e i t i g viele, die sich ihren Vorsorgepflichten durch mangelnden Versicherungsschutz, ihren Hilfeleistungs- und Aufklärungspflichten durch Fahrerflucht entziehen.

Diese mangelnde Geneigtheit des Personenkreises der Gruppe M, sich gesetzlichen Reglementierungen und Maßnahmen zu beugen, kommt sehr deutlich im Tatbestand 'Fahren ohne/trotz entzogenem Führerschein' zum Ausdruck, in dem M mit 86,5 % gegenüber N mit 16,6 % überwiegt. Dieser Ungehorsam zeigt sich auch in den Proportionen der Tatbestände 'Vergehen gegen das Personenbeförderungsgesetz' und 'Vergehen gegen das Güterkraftverkehrsgesetz'. Über den Risikogehalt dieser Delikte mag man verschiedener Meinung sein, entscheidend ist das Verhalten gegen eine gesetzte, sinnvoll abgezielte Ordnung, in die sich der Täter aus Opposition, Gewinnsucht, Uneinsichtigkeit oder Bequemlichkeit nicht einfügt. Bezüglich des Tatbestandes Fahren ohne Führerschein hört man zuweilen die Meinung, man brauche einer Person, die mehrfach ohne Führerschein gefahren ist, nur den Führerschein zu erteilen, dann sei das Problem gelöst. Das ist zwar logisch richtig, aber psychologisch kurzsichtig: nach unseren Untersuchungen an der Gruppe M werden Personen, die mehrfach vor der Führerscheinerteilung wegen Fahrens ohne Führerschein bestraft sind, zu einem hohen Prozentsatz nach der Führer-

scheinerteilung mit anderen Delikten auffällig. Von 48 Personen der Gruppe M, die vor der Führerscheinerteilung nur mit dem Delikt Fahren ohne Führerschein aufgefallen waren - und zwar insgesamt 98 mal - wurden 38 danach mit anderen Verkehrsdelikten auffällig, diese 38 Personen vereinigen bis zum Stichtag allein insgesamt 194 Verkehrsdelikte auf sich. Die Vergleichszahlen der Gruppe N sind folgende: 8 Personen begingen vor der Führerscheinerteilung insgesamt 14 mal das Delikt Fahren ohne Führerschein (allein), nach der Führerscheinerteilung wurden 3 von ihnen mit insgesamt 5 anderen Delikten auffällig. Wenn dieses Ergebnis auf solche Personen verallgemeinert wird, die das kriminologische Merkmal M tragen, so kann man vermuten, daß bei allgemein-kriminell rückfälligen Tätern das Auftauchen des Delikts 'Fahren ohne Führerschein' ein besonderer Hinweis auch auf Unzuverlässigkeit in der Einhaltung anderer Verkehrsregeln nach der Führerscheinerteilung ist. Deutlich betont sind bei M auch die Kfz.-Steuervergehen ($\%M : \%N = 43,8 : 9,3$) und das Fahren mit nicht zugelassenem Kraftfahrzeug ($\%M : \%N = 26,3 : 6,5$), die recht häufig in Tateinheit auftreten (als Drittes kommt häufig noch Fahren ohne Versicherungsschutz dazu, als Viertes technische Mängel am Fahrzeug). Beider Ursache ist zumeist Geldmangel des Täters, der entweder die mindestens vierteljährlich fällige Steuerrate (beim VW z.B. $\text{RM } 45,90$) nicht aufbringen oder sein Geld nicht einteilen kann - sofern er sich nicht aus Prinzip um die Steuer drücken will - oder Eigennutz und Gewinnsucht, die sich nicht selten betrügerischer Mittel bedienen, wenn gegenüber den Finanzbehörden über die Verwendung und Eigenart des Fahrzeuges falsche Angaben gemacht werden, oder, beim Fahren mit nicht zugelassenem Fahrzeug, weil das Zulassen des Fahrzeuges gleichzeitig das Bezahlen der Steuer, der Versicherung und seine oft kostspielige In-

standsetzung bedeutet.

Das häufige Vorkommen der Delikte 'Steuervergehen', 'Fahren mit nicht zugelassenem Fahrzeug', 'Vergehen gegen das Pflichtversicherungsgesetz' sowie der gleich zu belegenden Übertretung 'Fahren trotz technischer Mängel am Fahrzeug' bei der Gruppe M kann auch als Hinweis auf eine schlechte soziale Stellung unserer Rückfälligen-Gruppe angesehen werden, was sich mit der kriminologischen Erfahrung über die Einkommensverhältnisse der Kriminellen deckt. Da wir aber bei der sozial ähnlich strukturierten Gruppe N diese Delikte nicht annähernd im gleichen Ausmaß vorfinden, wird wohl auch ein interner Faktor, nämlich die mangelnde Bereitschaft zu pflichtgemäß-ordentlichem Verhalten unsere Gruppe M zu dem aufgezeigten Fehlverhalten motivieren.

Zusammenfassend ergibt sich aus der Darstellung der Verkehrsvergehen

- eine größere Verkehrsgefährlichkeit rückfälliger Vorbestrafter
- eine geringere Bereitschaft (oder Unfähigkeit) bei rückfälligen Vorbestraften, den mit der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr gekoppelten finanziellen Verpflichtungen gerecht zu werden
- eine größere Bereitschaft rückfälliger Vorbestrafter zu Ungehorsam gegen gesetzliche Vorschriften und Rechtsmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs,

jeweils gemessen an Personen, die nicht rückfällig vorbestraft sind.

Die Tabelle 23 (S. 138 f) gibt eine Übersicht über die Verkehrsübertretungen in dem gleichen Aufbau wie Tabelle 22. Die Rangkorrelation ergibt mit $Rho\ 0,98$ praktische Identität in der Rangfolge der Übertretungen, die Chi-

Tatbestände	M			N		
	n	%M	R	n	%N	R
Allgem. verkehrswidr. Verhalten nach § 1 StVO und soweit nicht das Folgende gegeben	906	133,0	1	288	72,4	1
Ohne Beleuchtung gefahren §§ 23, 33 StVO Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit § 9 StVO Kurvenschneiden § 8,2 StVO Linksanfahren § 15,1 StVO Richtungsänderung n. angez. § 11 StVO Vorschriftsw. Überholen § 10 StVO Falsches Verh. am Zebra-streifen § 37a StVO Verbotsw. Einbiegen, verbotsw. Bef. v. Einbahnstraßen § 3,1 StVO	671	98,5	2	154	38,7	3
Verbotenes Parken § 15 StVO	549	80,6	4	146	36,7	4
Halt- oder Stopzeichen nicht b. § 3,1 StVO Vorfahrt nicht b. § 13 StVO	360	52,9	5	100	25,1	5
Nichtmitf. der Kfz.-Papiere § 24 StVZO Ohne Führersch. bei s. zu führen § 4,2 StVZO Ohne Zusatzführersch. § 9, 1,2 BOKraft Unterlassung d. Umschreibe- und Meldepflicht § 27 StVZO Arbeitskontrollbuch und Schichtbücher nicht geführt § 5 VO Schichtbücher Nichtbeachtung v. Auflagen im Güter- und Personenverkehr Übertretung der Droschenordnung	358	52,6	7	63	15,8	7

Tabelle 23, Fortsetzung S. 139

Tabelle 23, Fortsetzung

Tatbestände	M			N		
	n	%M	R	n	%N	R
Fahren trotz techn. o. Ausstattungsmängel am Kfz. § 31,1 StVZO	359	52,7	6	97	24,4	6
Fahren unter Alkohol § 2,1 StVZO	98	14,4	8	24	6,0	8
Lastzüge in Sperrzone und Sonntagfahrverbot § 4a StVO Fahrt mit nicht zugel. Anhänger § 18,1 StVZO Überladung unter 10 % § 34,5 StVZO	18	2,6	9	11	2,8	9
Verkehrsunfälle	585	85,9	3	212	53,3	2
Summe der Handlungen, die obige Tatbestände erfüllten	3904			1095		

Tab. 23: Häufigkeiten absolut und in Prozent und Rangplätze von Verkehrsübertretungen bei den Gruppen M und N

Quadrat-Probe läßt mit 35,4 bei df 8 (p kleiner 1 %) die Unterschiede in den Frequenzen der einzelnen Tatbestände als sehr signifikant erkennen. Abgesehen von einem Merkmal ('Lastzüge in Sperrzone etc.') mit gleich starker Besetzung in beiden Gruppen ist die prozentuale Beteiligung der Gruppe M in allen Tatbeständen deutlich erheblich größer. Die Verkehrsgefährlichkeit, wie sie sich in den Delikten im fließenden Verkehr ¹⁾ und den Unfällen ²⁾ äußert, ist bei Gruppe M größer als bei N, worin eine Bestätigung der

1) Spalten 1, 2, 4, eigentlich auch 6 und 7

2) darin enthalten auch die Unfälle, die zu den Körperverletzungen und Tötungen führten

an den Vergehen gewonnenen Ansichten zu erkennen ist. Ebenfalls findet die schon bei den Verkehrsvergehen aufgezeigte Ungeneigntheit unseres Kriminellen-Materials zur Anpassung an eine gültige Ordnung ihre Bestätigung: die den Ordnungswidrigkeiten nahestehenden Delikte 'Verbotenes Parken' (Spalte 3) und die der Spalte 5 ('Nichtmitführen der Kfz.-Papiere usw.') belaufen sich bei M auf das rund Dreifache von N.

Vergleicht man die Alkoholdelikte der Gruppen M und N in der Übertretungs- und der Vergehensform ¹⁾, so wird ersichtlich, daß mehr Personen der Gruppe M sie in der gefährlicheren Vergehensform begingen (Vergehen %M 19,4; Übertretung %M 14,4), während sich das Verhältnis bei N die Waage hält (Vergehen %N 5,3; Übertretung %N 6,0). Setzt man die Zahl der in Tabelle 22 aufgeführten Vergehenstatbestände mit 15, die der Übertretungstatbestände in Tabelle 23 mit 26 an - etwas ungenau, weil einige Rubriken ohne Differenzierung mehrere Tatbestände sammeln -, so ergibt sich, daß bei M eine ähnlich starke durchschnittliche Besetzung der Tatbestände vorliegt: durchschnittlich 150,1 Handlungen pro Übertretungstatbestand, durchschnittlich 141,1 Handlungen pro Vergehenstatbestand, die Differenz von 9 erscheint so gering, daß man sagen kann, die Gruppe M zeichne sich durch Übertretungen und Vergehen in gleichem Maße aus; bei N kommen aber durchschnittlich 42,1 Handlungen auf die Übertretungstatbestände und nur durchschnittlich 23,7 Handlungen auf die Vergehenstatbestände - sie ist also bei einer Differenz von 18,4 deutlich weniger mit Vergehen belastet.

1) Übertretungsform nach § 3,1 StVZO = Fahrt unter Einfluß von weniger als 1,5 ‰ Blutalkohol ohne Herbeiführung einer Gemeingefahr, wobei dieser Einfluß groß genug sein muß, daß Fahrunsicherheit gegeben ist; Vergehensform nach § 315a, I, 2 StGB = Fahrt unter Alkoholeinfluß, der die Fahrsicherheit vermindert bei Herbeiführung einer Gemeingefahr, oder mit 1,5 ‰ Blutalkohol und mehr, womit die Gemeingefahr als gegeben angesehen wird (Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, 195).

Im Ganzen gesehen bringt also die Übersicht über die Verkehrsübertretungen eine Bestätigung und Abrundung der Ergebnisse der Analyse der Verkehrsvergehen.

Um zu prüfen, ob bei unseren Gruppen M und N in dem Verhältnis zwischen der Zahl der Verkehrsunfälle und der Zahl der fahrlässigen Tötungen und Körperverletzungen (im weiteren kurz 'Personenschäden') besondere Auffälligkeiten vorhanden sind, wurden die diesbezüglichen Angaben der STATISTISCHEN JAHRBÜCHER 1959 - 1960 für die Gesamtpopulation für die Jahre 1955 einschließlich bis 1959 einschließlich auf ein mittleres Prozent-Verhältnis umgerechnet, an dem unsere entsprechenden Werte gemessen werden können (Tabelle 24).

Bezugsgröße	Unfälle	Personenschäden	%Personenschäden
Ges.pop. 1955	567819	362826	63,9
Ges.pop. 1956	625546	373935	59,8
Ges.pop. 1957	633685	365832	57,7
Ges.pop. 1958	703944	362689	51,5
Ges.pop. 1959	804915	417798	51,9
Durchschnittlicher Prozentsatz der Personenschäden bei den Unfällen der Gesamtpopulation für die Jahre 1955 bis 1959			56,9
Gruppe M	585	342	61,9
Gruppe N	212	106	50,0

Tab. 24: Beziehungen zwischen Unfallzahlen insgesamt und den durch sie bedingten Personenschäden in der Bundesrepublik für die Jahre 1955 bis 1959 absolut und in Prozent. Mittlerer Prozentsatz der Personenschäden bei Verkehrsunfällen für die Jahre 1955 bis 1959 (nach STAT. JAHRB. 1959/60); Beziehungen zwischen Unfallzahlen und Personenschäden bei den Gruppen M und N absolut und in Prozent

Die Tabelle 24 läßt bereits erkennen, daß die Verhältnisse

zwischen der Zahl der Unfälle und den durch sie insgesamt bedingten Personenschäden bei unseren Versuchsgruppen innerhalb der entsprechenden Streuung über 5 Jahre bei der Gesamtpopulation liegen. Die nach dem mittleren Prozentverhältnis von 5 Jahren bei der Gesamtpopulation für unsere Gruppen hypothetisch zu erwartenden Tötungen und Körperverletzungen betragen für M 333 ¹⁾ ($56,9 \cdot 5,85$) Tötungen und Körperverletzungen bei tatsächlich 342 vorgekommenen Fällen, für N 120 ¹⁾ ($56,9 \cdot 2,12$) Tötungen und Körperverletzungen bei tatsächlich 106 Fällen dieser Art. Die Chi-Quadrat-Probe bestätigt mit 0,24 bei M und 1,36 bei N (bei df 1 p größer 5 %) jeweils die Nullhypothese; in dem Verhältnis zwischen Zahl der Unfälle und den durch sie bedingten Personenschäden unterscheiden sich unsere Gruppen M und N nicht signifikant von der Gesamtpopulation.

Diese Tatsache liefert freilich kein Gegenargument gegen die statistisch gesicherte größere Verkehrsgefährlichkeit unserer Gruppe M: mit der absolut und relativ größeren Zahl der Unfälle, die von den Personen des kriminologischen Merkmals M verursacht werden, steigt ja auch zwangsläufig die Zahl der von ihnen Getöteten und Verletzten und zwar in dem alle Populationen offensichtlich überschneidenden Verhältnis von rund einem Personenschaden auf zwei Unfälle. Wenn diese Tatsache angesichts der festgestellten vergleichsweise risikoträchtigeren Fahrweise der Kriminellengruppe M zunächst überrascht - die Annahme einer relativ größeren Zahl von Getöteten und Verletzten liegt ja nahe -, so wird sie durch eine allgemeine Überlegung zum Unfallgeschehen doch plausibel gemacht. Niemand wird ernsthaft annehmen, daß es dem rückfälligen Vorbestraften etwa darauf ankäme, Verkehrsunfälle überhaupt oder gar schwere Verkehrsunfälle mit Personenschäden mutwillig zu verursachen, auch deswegen, weil er

1) gleichzeitig der E-Wert für die Chi-Quadrat-Probe

ja dabei in eigener Person in erster Linie deren Opfer werden kann. In der Unfallsituation wird er daher wie jeder andere auch alles unternehmen, die Unfallschwere zu vermindern, also etwa scharf bremsen, den Wagen herumreißen und dergleichen. Was danach, im Moment des Unfalles, sich ereignet, ist vielmehr ein Produkt des physikalischen Kräftespiels und des Zufalls als ein Effekt persönlicher Einflußnahme. Damit will gesagt sein, daß bei ähnlicher persönlicher Ausgangsbasis, nämlich einer eher geschehensbremsenden Aktivität der beteiligten Personen, Unfallgeschehen sich ohne Ansehen der Person nach Gesetzmäßigkeiten abspielt, die jedenfalls in unseren Bereichen auf das Gesamte gesehen zu einem Erfolg führen, der sich statistisch in dem Verhältnis von zwei Unfällen auf einen Personenschaden niederschlägt.

Das vermehrt risikoträchtige Verhalten der Fahrer aus der Gruppe M führt im Vergleich zu N zu mehr Unfällen und damit zu mehr Personenschäden. Der statistische Zusammenhang zwischen Unfällen und Personenschäden ist aber gleich dem der Gruppe N und der Normalpopulation, weil den dem Unfallgeschehen als 'vermittelnde' Instanz zwischen risikoträchtigem Verhalten und Personenschaden innewohnenden Gesetzmäßigkeiten offensichtlich eine Art ausgleichende und nivellierende Wirkung in bezug auf den Unfallerfolg 'Personenschaden' zukommt.

Damit wollen wir den Vergleich der Gruppen M und N (und O), auf den wir in der Schlußzusammenfassung noch einmal eingehen werden, abschließen.

Die beiden Populationen M und N verkörperten Unterschiede in nur einer Dimension der kriminellen Intensität, nämlich der rein nach den absoluten Zahlen erfaßten, nicht auf die Schwere der kriminellen Delikte und nicht auf das Lebensalter bezogenen Häufigkeit der Bestrafungen, wobei das Kriterium bei M, wie erinnerlich, 3 Bestrafungen und mehr in einem Jahrzehnt, bei N eine einzige Bestrafung in einem

Jahrzehnt war. Innerhalb der Gruppe M haben wir, wie bereits weiter oben geschildert, eine Aufschlüsselung der kriminellen Intensität nach dem Intensitäts-Quotienten (Q) von FREY durchgeführt, der eine Index-Zahl der Intensität bezogen auf Lebensalter und die Länge der jeweils verbüßten Freiheitsstrafen (als Maßstab der Schwere der kriminellen Delikte) liefert. An Hand einer Gegenüberstellung von Personengruppen mit unterschiedlichem Intensitäts-Quotienten bezogen auf die Zahl der Verkehrsdelikte wollen wir überleiten zu den Intra-Gruppen-Vergleichen bei der Gruppe M.

e) Unterschiede der Intensitäts-Grade nach dem Intensitäts-Quotienten von FREY (Q) und die Zahl der Verkehrsdelikte

Zunächst betrachten wir sämtliche 143 Individuen, die lediglich Freiheitsstrafen verbüßt haben - nur an ihnen läßt sich der Q berechnen - und die den Führerschein 9 bis 15 Jahre besitzen. Diese Einschränkung erfolgt um der größeren Einheitlichkeit der Gruppe in bezug auf den Kontrollzeitraum willen (Tabelle 25).

Zahl der VD	Intensitäts-Quotienten								Summe
	43	47	50	54	58	61	65	69	
1 - 3	14	12	6	5	3	2	2	2	46
4 - 6	11	14	3	4	-	1	1	-	34
7 - 9	15	8	5	3	1	-	2	1	35
10 - 12	4	2	3	-	-	-	-	-	9
13 - 15	3	2	-	1	-	1	-	-	7
16 - 18	-	1	-	-	-	-	-	-	1
19 - 21	-	-	-	-	-	-	-	1	1
22 ++	3	7	-	-	-	-	-	-	10
Summe	50	46	17	13	4	4	5	4	143

Tab. 25: Verteilung von 143 Individuen der Gruppe M mit Führerscheinalter 9 bis 12 Jahre nach Zahl der Verkehrsdelikte und Quotienten der kriminellen Intensität

Die nach der Produkt-Moment-Methode durchgeführte Korrelationsrechnung in der von WALKER (92, Formel 58, S. 248) angeführten Weise ergibt den nicht signifikanten Wert von $r = -0,1$. Dazu muß allerdings bemerkt werden, daß die Errechnung des Pearson'schen Produktenmoments bei nicht normal verteilten Größen fragwürdige Ergebnisse zeitigt. Bei einem weiteren Vergleich aller Individuen mit Q 43 versus alle Individuen Q 47, also innerhalb des Bereichs, den wir als leichte Kriminalität bezeichnet haben, benutzen wir daher die Chi-Quadrat-Methode und errechnen an der Verteilung der Tabelle 26 einen Wert Chi-Quadrat = 1,4, der bei df 4 nicht signifikant ist (p größer 5 %). Die Unterschiede in der Verkehrsdelikt-Belastung sind bei dieser Gegenüberstellung also zufälliger, nicht systematischer Natur.

Zahl d. Verk.Del.	Q 43		Q 47	
	n	%	%	n
0	21	14,0	13,9	23
1 - 3	46	30,7	31,9	53
4 - 6	30	20,0	23,5	39
7 - 9	29	19,3	14,5	24
10 ++	24	16,0	16,3	27
	150	100,0	100,1	166

Tab. 26: Verteilung von Personen der Gruppe M mit Intensitäts-Quotient 43 und mit Intensitäts-Quotient 47 nach der Zahl ihrer Verkehrsdelikte, absolut und in Prozent

Ein weiterer Chi-Quadrat-Vergleich (Tabelle 27) bezieht sich auf alle Individuen mit Q 43 versus alle Individuen mit Q 50 bis einschließlich Q 72, also untere Leichtkriminalität gegenüber leichter bis mittlerer und mittlerer

Kriminalität unter Einbeziehung von 10 Individuen der unteren Grenze der Schwermriminalität. Die Auslassung der Fälle mit Q 47 erfolgte um der damit erreichten größeren Trennschärfe willen.

Der Chi-Quadrat-Wert von 6,36, den wir aus der Tabelle 27 errechnen, ist bei df 4 ebenfalls nicht signifikant (p größer 5 %). Vergleicht man die Tabelle 26 mit der Tabelle 27, besonders im Hinblick auf die nebeneinandergestellten Prozentwerte, so ergibt sich bei Tabelle 26 ein sehr viel ähnlicheres Bild der Verteilung nach der Zahl der Verkehrsdelikte, die höchste vorkommende Prozent-Differenz ist 5,2, die meisten anderen liegen unter 2. Bei Tabelle 27 sind die Differenzen aber beträchtlich größer, sie betragen maximal -11, liegen zweimal über 5, sonst um 3 und um 2. Während sich also die Frequenzen bei Tabelle 26 einheitlicher gestalten, scheinen sie bei Tabelle 27 für eine **s t ä r k e r e B e l a s t u n g** des 43er-Anteils der Gruppe M mit Verkehrsdelikten zu sprechen, allerdings in einem Rahmen, der noch durch Zufall erklärt werden kann. Da aber für die Differenzierung der Q-Werte die **L ä n g e d e r v e r b ü ß t e n F r e i h e i t s s t r a f e n** maßgeblich ist, kann die geringere Belastung des Anteils Q 50 bis 72 gegenüber Q 43 vielleicht damit erklärt werden, daß diese Personen der Teilnahme am Verkehr durchschnittlich länger entzogen sind (eben durch die Freiheitsstrafen) als die anderen. Weil die Grundwahrscheinlichkeit des aus der Tabelle 27 errechneten Chi-Quadrat-Wertes (6,36) immerhin noch bei 30 % liegt, scheint die Erklärung, daß es sich um zufällige Streuungen handelt, die sicherere zu sein.

Zahl d. Verk.Del.	Q 43		Q 50 bis 72	
	n	%	%	n
0	21	14,0	17,3	27
1 - 3	46	30,7	41,7	65
4 - 6	30	20,0	18,6	29
7 - 9	29	19,3	12,8	20
10 ++	24	16,0	9,6	15
	150	100,0	100,0	156

Tab. 27: Verteilung von Personen der Gruppe M mit Intensitäts-Quotient 43 und Intensitäts-Quotienten 50 bis 72 nach der Zahl ihrer Verkehrsdelikte, absolut und in Prozent

Wie bereits berichtet, errechneten wir für die Gruppe M, Führerscheinbesitzer II und III, ein Verkehrsdelikt-Jahresmittel von 0,52. Von dieser Zahl ausgehend bildeten wir zwei Untergruppen aus dem Teil des Materials M, an dem der Q nach FREY zu berechnen war, deren eine gemessen an diesem Wert 0,52 überdurchschnittlich mit Verkehrsdelikten, deren andere unterdurchschnittlich mit Verkehrsdelikten belastet war. Kriterium für diese Einordnung war der Abstand ± 2 Verkehrsdelikte vom Mittel. Diese Gruppen schlüsselten wir nach dem Q auf und berechneten die Signifikanz des Unterschiedes mit dem Chi-Quadrat-Verfahren. Der an der Tabelle 28 errechnete Wert Chi-Quadrat = 1,26 erweist sich bei df 3 als nicht signifikant (p größer 5 %), wiederum müssen die Gruppenunterschiede als zufällig angesehen werden.

Q-Wert	Verkehrsdelikt-Belastung			
	über Durchschnitt n	%	unter Durchschnitt %	n
43	34	33,3	40,0	64
47	28	27,4	24,4	39
50	16	15,7	13,1	21
54 ++	24	23,5	22,5	36
	102	99,9	100,0	160

Tab. 28: Verteilung von Führerscheinbesitzern der Klassen II und III aus Gruppe M, die nach dem Maßstab ± 2 Verkehrsdelikte vom Jahresmittel 0,52 als 'überdurchschnittlich' bzw. 'unterdurchschnittlich' mit Verkehrsdelikten belastet eingestuft wurden, auf die Intensitäts-Quotienten, absolut und in Prozent

Eine Gegenüberstellung der 26 Personen mit hohem Q (72 bis 98) gegen alle anderen Gruppen ist wegen der geringen Zahl der Fälle im Hinblick auf verwertbare Ergebnisse wenig aussichtsreich und wird daher nicht durchgeführt.

Aus den übrigen geschilderten Untersuchungen mit dem Intensitäts-Quotienten nach FREY ergibt sich, daß die kriminelle Intensität, wie sie sich in diesem Quotienten abzeichnet, kein Kriterium für die Differenzierung zwischen stärker und schwächer verkehrsdelikt-belasteten Kriminellen liefert, anders ausgedrückt, daß die Rückfallhäufigkeit bezogen auf Lebensalter und Länge der Freiheitsstrafen in keiner quantitativ belegten Beziehung zur Begehungshäufigkeit von Verkehrsdelikten steht.

f) Ratings krimineller Intensität und Zahl der Verkehrsdelikte

Um dem sehr formalen und schematischen Wege der Intensitätsfeststellung nach dem Quotienten von FREY ein Gegengewicht zu liefern, wurden aus dem Gesamtmaterial M 120 Personen überwiegend der Geburtsjahrgänge zwischen 1920 und 1930 ausgesucht, die überwiegend in dem Jahrzehnt zwischen 1940 und 1950 den Führerschein erworben haben. Je 40 davon waren nach einem Rating, das quantitative und qualitative Kriterien als Richtlinien umfaßte, als 'leichtkriminell (L)', 'mittelkriminell (M)' und 'schwerkriminell (S)' eingestuft. Die Beschränkung auf je 40 erfolgte, um aus dem Gesamtangebot möglichst typische Fälle im Sinne der Kriterien heranziehen zu können. Diese drei Gruppen wurden in bezug auf das Merkmal 'Zahl der Verkehrsdelikte' miteinander verglichen. Die quantitative Seite der Kriterien war durch das Strafmaß, die Straftat und die Rückfälligkeit bestimmt:

Kriterien für S:

- | | |
|----------|---|
| | 1) Zuchthaus in den letzten 7 Jahren |
| und/oder | 2) Gefängnis über ein Jahr im letzten Jahrfünft |
| und/oder | 3) Dreimal und mehr Gefängnis zwischen 4 und 12 Monaten im letzten Jahrzehnt |
| und/oder | 4) Besondere Häufigkeit auch kürzerer Freiheitsstrafen im letzten Jahrfünft, aber mehr als 2 pro Jahr |

Kriterien für L:

- | | |
|----------|---|
| | 1) Nur Geldstrafen unter 200 000,— |
| und/oder | 2) Gefängnis- und Haftstrafen unter 2 Monaten, aber nicht mehr als 3 im letzten Jahrfünft |

Für M bleibt der Mittelbereich zwischen diesen Kriterien.

Die qualitative Seite der Schwereschätzung war durch den 'Handlungsunwert' der erfüllten Straftatbestände, die all-

gemeine sittliche Wertung der Delikte bestimmt. Das Auftreten von schwerem Raub, Erpressung, Notzucht, schwerer Kuppelei, Zuhälterei und Handeln im Rückfall im strengen Sinne des StGB wurden als qualitative Merkmale der Schwerkriminalität angesehen - der in aller Ausführlichkeit schwer zu beschreibende 'Gesamteindruck' des Strafregisterauszuges war für die Eingruppierung mit entscheidend. Würde man übrigens STUMPFs bereits genannte Kriterien der Schwerkriminalität, nämlich mindestens 2 mehrmonatige Gefängnisstrafen, an unser Material M anlegen, so bestünde es weit überwiegend aus Schwerkriminellen. Eine kasuistische Darstellung einiger Fälle soll die Unterschiede zwischen S, M und L und damit die Arbeit des Ratings verdeutlichen, wobei wir jeweils den gesamten Strafregisterauszug mit gekürzten Deliktsbezeichnungen, auch mit den Verkehrsvergehen, aber ohne die Verkehrsübertretungen darstellen.

a) Fall M 1358/466 - S -
geb. 10.9.25; Führerschein III 30.9.46
Kaufmann, 13 Verk.Del., 6 krim. Del.
(Q = 54)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
11.12.45	AG Mchn	mittelb. Falschbeurkundung u. unber. Bezug v. Lebensmitteln.	3 Mon. Gef.
16.11.48	SG Mchn	3er selbst.Verg. d. Sachhehlerei, 2er selbst.Verg. d. Urkundenfälschg., 2er Entweichungen in TE mit Widerstand, rechtl. zus.tr. mit Körperverletzung, sämtl. Straftaten sachl. zus.treffend	2 Jahren Gef.
15.11.51	AG Mchn	fortges. Diebstahls	2 Mon. Gef.
15. 9.54	AG Mchn	leichter Körperverletzung	5 Woch. Gef.
11. 2.55	AG Mchn	fahrläss. Gefährdg. d. Straßenverkehrs infolge Alkoholgenußes u. Widerstand gg. Vollzugsbeamte	3 Mon. 1 Woch. Gef., Führerschein entz. 5 Jahre
25. 1.56	LG Mchn I	1 Verbrechens d. Zuhälterei	6 Mon. Gef.
14. 7.59	SG Mchn	Anstiftg. zu 1 Verbrechen d. Meineides i. TE m. Begünstigung	1 Jahr 6 Mon. Zuchthaus, 4 Jahren Ehrverlust

b) Fall 1897/655 - S -

geb. 22.3.27; Führerschein I und II 5.11.43
zweimal entzogen

Automechaniker, 22 Verkehrsdelikte, 5 krim. Del.
(Q = 58)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
17.10.45	AG Mchn	schweren Diebstahls	3 Mon. Gef.
29. 9.49	AG Mchn	1 gem.beg. Diebstahls	1 Jahr Gef.
20. 6.52	AG Mchn	Ausführenlassens einer Fahrt mit nicht verst. u. nicht zugel. PKW	DM 60,--
30. 1.53	AG Mchn	Ermächtigg. z. Führen eines PKW ohne Führerschein	DM 40,--
29. 4.55	AG Mchn	fortges. Fahrens trotz entzog. Führersch. mit nicht zugel. PKW	DM 140,--
16. 3.56	AG Mchn	2 fahrl. Körperverl. i. TE m. Fahren ohne Führerschein	3 Mon. Gef., F'Entzug um 2 Jahre verlängert
8. 3.56	LG Mchn I	2er Verg. d. Betruges, je in TE m. 1 Verg. d. Urkundenfälschg. u. 1. Verg. d. Hehlerei	1 Jahr 6 Mon. Gef.
18.12.56	LG Mchn I	Beihilfe zum Meineid	9 Mon. Gef., 3 Jahre Ehrverlust
13. 8.58	SG Mchn	Diebstahls i.R., 2er Verbr.d. Anstiftg. z. Diebstahl als rückf. Täter, 1 Unterschlagung u. 1 Begünstigung	1 Jahr 3 Mon. Gef.

c) Fall M 1082/368 - S -

geb. 17.1.22; Führerscheine I/III 7.7.49

Glasermeister, Vertreter, 9 Verkehrsdelikte, 9 krim. Del.
(Q = 50)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
28. 4.37	JG Mchn	fortg.Verg. d. Urkundenfälschg. u. fortges. Verg. d. Urkundenfälschg. i. TE m. Betrug	3 Mon. 3 Woch. Gef.
24.10.40	AG Mchn	einer Unterschlagung u. Betruges i. 2 Fällen	5 Mon. Gef.
5.12.40	AG Mchn	fortges. Betruges i. TE m. schw. Urkundenfälschg.	1 Jahr 2 Mon. Gef.

weiter c)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
2.11.50	AG Mchn	Diebstahls und Betruges	4 Woch. 3 Tg. Gef.
12.11.51	SG Mchn	fortges. Betrugs, sachl.zus. tr. mit Diebstahl	1 Jahr Gef.
27.11.52	AG Mchn	in Mitt. beg. Verbr. d. Anstiftg. zu 1 Verg. d.falschen uneidlichen Aussage, rechtl. zus.tr. m. 1 Verg. d. Begünstigung	5 Mon. Gef.
26. 1.56	AG Mchn	Unterschlagung	2 Mon. Gef.
14.12.55	AG Bayreuth	Untreue	1 Mon. Gef. DM 50,--
26. 1.56	LG Mchn I	2er sachl. zus.tr. Verbr. d. Betruges i. Rückfall	1 Jahr 10 Mon. Gef.
24. 2.58	AG Mchn	1 fahrl. Körperverl. i. TE m. 1 Übertret. d. Fahrens m. einem Krad bei Dunkelheit ohne Licht	DM 50,--

d) Fall M 1076/366 - L -

geb. 6.11.23; Führerschein III 19.7.46
zweimal entzogen

Metzger, 12 Verkehrsdelikte, 4 krim. Del.

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
5.12.46	AG Mchn	übler Nachrede	DM 150,--
30.10.50	AG Mchn	öff. Veranstaltung v. verbot. Glücksspielen i. TE m. fortges. Verg. d. Beteiligung am verbot. Glücksspiel	3 Woch. Gef. DM 100,--
17.12.51	Hauptzollamt Mchn	Steuerhinterziehung	DM 100,--
7. 8.53	AG Mchn	Gefährdng. d. Straßenverkehrs d. zu schnelles Fahren	DM 300,-- anst. 60 Tg. Gef.
12. 7.55	AG Mchn	Urkundenfälschung	3 Woch. Gef.

e) Fall M 1229/417 - L -
geb. 16.11.23; Führerschein III 27.10.53
Techniker, Vertreter, 6 Verkehrsdelikte, 6 krim. Del.

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
12. 3.45	Kriegsg.	Wachverfehlung	4 Mon. Gef.
23. 4.47	AG Mchn	Betruges in 2 Fällen	6 Mon. Gef.
10.11.48	AG Mchn	Fahrens o. F'schein i. TE m. Nichtbeachtg. d. Vorfahrt	DM 30,--
14.10.54	AG Mchn	Betruges	DM 150,--
10. 6.54	AG Mchn	Betruges	DM 50,--
9. 1.56	AG Auer- bach	fahrl. Körperverletzung im Straßenverkehr	DM 100,--
5. 5.58	AG Mchn	Fahren m. nicht vers., nicht versteuertem PKW	DM 300,--
17. 7.58	AG Mchn	Unterschlagung	DM 100,--
3.12.58	LG Mchn I	Betruges	6 Woch. Gef.
3. 6.59	AG Ulm	Beleidigung	DM 50,--

f) Fall M 866/316 - L -
geb. 21.11.20; Führerscheine III/IV 14.12.53
Rechtsreferendar (z.Zt. der ersten Verurteilung)
7 Verkehrsdelikte, 5 krim. Del.

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
21. 1.47	AG Mchn	Diebstahls	RM 60,--
13. 1.55	AG Mchn	fahrl. Körperverl. i. Stra- ßenverk. i. 3 Fällen, Vor- täuschung einer Straftat	DM 300,--
30.12.55	AG Freis.	gemeinsch. Diebstahls	6 Woch. Gef.
22. 3.56	AG Mchn	Verl. d. Unterhaltspflicht	DM 100,--
27. 8.57	AG Mchn	Beihilfe zu Betrug u. Untreue	2 Woch. Gef. DM 20,--
24. 8.59	AG Mchn	LKW ohne Führerschein	2 Woch. Gef.

- g) Fall M 446/144 - M -
geb. 10.10.23; Führerschein III 19.7.45
einmal Führerscheinentzug
Orchester-Leiter, 6 Verkehrsdelikte, 4 krim. Del.

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
19. 6.53	AG Mchn	Widerstandes, Körperverletzung u. Beleidigung	DM 100,--
17. 9.56	AG Mchn	Unterschlagung	DM 300,--
18. 7.57	LG Mchn I	Verg. d. fortges. Unterhaltspflichtverletzung	5 Mon. Gef.
5. 9.57	AG Straubing	Betruges	2 Mon. Gef.

- h) Fall M 468/153 - M -
geb. 16.3.20; Führerschein III 30.3.38
Kaufm. Angest., 3 Verkehrsdelikte, 7 krim. Del.
(Q = 43)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
13. 1.43	Feldgericht	milit. Unterschlagung	3 Mon. Gef.
29. 7.52	AG Mchn	fortges. Untreue, fortges. erschwerte Unterschlagung	2 Mon. Gef., DM 50,--
23. 3.53	AG Mchn	fortges. Unterschlagung	10 Woch. Gef.
7. 1.55	AG Mchn	unerlaubten Ausschanks, Sperrstundenüberschreitung	DM 50,--
11. 2.55	LG Mchn I	Unterschlagung u. Untreue	DM 330,-- anst. 30 Tg. Gef.
15. 7.57	AG Mchn	fortges. Betruges	DM 200,--
19. 6.59	SG Mchn	fahrläss. Falscheides	5 Mon. Gef.

j) Fall M 1466/512 - M -
geb. 11.9.17; Führerschein III 29.8.47
Drechslermeister, 2 Verkehrsdelikte, 5 krim. Del.
(Q = 43)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
24. 4.51 AG Mchn		Beihilfe z. Verstrickungsbruch	1 Mon. Gef.
16. 1.53 AG Mchn		1 Siegelbruch i. TE m. Arrestbruch i. TM m. 1 erschw. Unterschlagg. u. i. TM m. 1 Verg. d. Betruges	7 Mon. Gef.
12. 6.53 AG Mchn		1 fortges. Betruges i. TM m. 1 erschw. Unterschlagg., rechtl. zus.tr. m. 1 Betrug	5 Mon. Gef.
12. 5.53 AG Mchn		Betruges	3 Mon. Gef.
6.12.57 AG Mchn		Diebstahls und Betruges	DM 120,--

Die nach den qualitativen und quantitativen Kriterien und dem Gesamteindruck durchgeführten Ratings ergeben gegenüber dem Intensitäts-Quotienten nach FREY gewisse Abweichungen in der SchwereEinstufung. Das Ergebnis des Vergleichs der drei Gruppen L, M, S ist aber ebenso enttäuschend wie die Arbeit mit dem Intensitäts-Quotienten: der nach Tabelle 29 errechnete Chi-Quadrat-Wert von 3,5 (bei df 6 p größer 5%) ist nicht signifikant, die Unterschiede der Verkehrsdelikt-Belastung der drei Gruppen sind zufällig und nicht systematischer Natur.

Zahl d. Verk.Del.	L	M	S	Summe
0 - 3	13	10	16	39
4 - 7	15	13	13	41
8 - 11	5	8	6	19
12 - 15	7	9	5	21
Summe	40	40	40	120

Tab. 29: Verteilung von je 40 nach einem Rating an Hand des Strafregisterauszuges als 'leichtkriminell', 'mittelkriminell' und 'schwerkriminell' beurteilten Personen der Gruppe M nach der Zahl der Verkehrsdelikte

So bleiben endlich aus den Ergebnissen der letzten beiden Abschnitte e) und f) zwei Schlußfolgerungen zu ziehen übrig:

- entweder ist es uns nicht gelungen, ein unter Einbeziehung von Delikt-Schwere und Rückfallhäufigkeit für die Differenzierung zwischen stärker und schwächer verkehrsdelikt-belasteten kriminellen Individuen geeigneteres, auf die kriminelle Intensität bezogenes Merkmal zu finden, oder
- ab einer gewissen Häufigkeit des Rückfalles in kriminelles Verhalten überhaupt, ohne Rücksicht auf die Kriminalitäts-Schwere, finden sich ohne weitere innere Differenzierung in gleichsinniger Richtung, also nach Rückfalle, Strafmaß und -schwere für alle Personen in bezug auf die Begehung von Verkehrsdelikten ähnliche psychische und soziale Bedingungen. Für diese Annahme sprechen die Ergebnisse des Gruppenvergleiches M und N (und O).

Die Tatsache, daß eine Person mehrfach mit kriminellem Verhalten auffällig geworden ist, scheint ein sichereres Voraussagekriterium für die Verkehrsauffälligkeit abzugeben als die weiteren Rückfallkriterien und qualitativen Merkmale, nach denen wir eben unser Material M einteilten.

Die folgenden Ausführungen werden allerdings zeigen, daß es doch noch gewisse kriminologische Merkmale gibt, die innerhalb unserer ohnehin schon erhöht verkehrsdelikt-belasteten Kriminellen-Gruppe M weiter in bezug auf das Verkehrsverhalten zu differenzieren vermögen.

g) Zwischenbemerkung: Homotropie, Polytropie der Straftatenfolge. Merkmale für Aggressivität und Gewalttätigkeit im Strafregistrauszug

Während wir uns bisher um die in erster Linie an der Rückfallhäufigkeit gemessene Intensität der kriminellen Aktivität bemüht haben, wollen wir nun mit der Betrachtung der Angriffsrichtung der kriminellen Aktivität auf inhaltliche Bestimmungen und von dort aus weiter auf formale Gesichtspunkte eingehen, die mit der Konstanz bzw. dem Wechsel der Angriffsrichtung bei der Abfolge der begangenen Verbrechen zu tun haben. Unter Angriffsrichtung der kriminellen Aktivität verstehen wir den Bezug auf das vom Täter vornehmlich verletzte Rechtsgut, also etwa (wie MAURACH, 48, einteilt) Persönlichkeitswerte, Vermögenswerte, der Staat, überstaatliche Gemeinschaftswerte.

Bleibt ein Täter innerhalb der Abfolge seiner Straftaten in der Angriffsrichtung und im Tatbestand konstant, z.B. in der Angriffsrichtung Eigentumsverbrecher und im Tatbestand 'Diebstahl', so sprechen wir von *Homotropie* der Straftatenfolge; bleibt er in der Angriffsrichtung konstant, erfüllt aber unterschiedliche Gesetzestatbestände, z.B. als Vermögensverbrecher mit abwechselnd Diebstahl, Betrug und Unterschlagung, dann sprechen wir von einer *polyhomotropen* Straftatenfolge; eine *Polytropie* der Straftatenfolge ist bei Wechsel der Angriffsrichtung von Rückfall zu Rückfall oder in der Mehrzahl der Rückfälle gegeben. Die begriffliche Unterscheidung 'polytrop - homotrop' scheint uns zuerst bei *Hagemann* im Handwörterbuch der Kriminologie, Band II, 1932, genauer durchgeführt, besonders *MEZGER (52a)* hat sie in kriminalpsychologischer Sicht erweitert und vertieft. Mit 'polyhomotrop' haben wir einen Hilfsbegriff gesetzt, der den Mittelbereich zwischen den Extremen kennzeichnen soll. Mit einigen Beispielen wollen wir unsere Schilderungen veranschaulichen. Außerdem sei noch auf die Fälle im Abschnitt e dieses Kapitels verwiesen.

a) Fall M 1070/364

Kfm. Angestellter, geb. 31.10.26

Homotroper Vermögensverbrecher. Q 50

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
23. 5.53	AG Mchn	Betruges	DM 200,--
9.10.53	AG Mchn	1 fortges. Verg. d. Betruges i. TE m. 1. fortges. Verg. d. Urkundenfälschung	9 Mon. Gef.
16. 3.53	AG Hanau	Diebstahls	DM 150,-- anst. 30 Tg. Gef.
18.10.54	AG Kauf- beuren	unbef. Führung eines akad. Grades	DM 30,--
21. 9.54	SG Mchn	Betruges u. fortges. Betruges	10 Mon. Gef.
13.12.55	SG Augsburg	2er Vergehen des Betruges	1 Jahr Gef.
10. 9.56	SG Mchn	2er Verg. d. Betruges, zu- gleich d. Urkundenfälschung u. 1 Verg. d. Urkundenunter- drückung	10 Mon. Gef.

b) Fall M 252/74

Maler, geb. 6.3.25

Homotroper Eigentumsverbrecher, Q 50

5.11.51	AG Mchn	gemeinsch. Diebstahls	DM 50,-- anst. 10 Tg. Gef.
20.11.51	SG Mchn	gem. schw. Diebstahls	4 Mon. Gef.
9.10.52	AG Mchn	gem. vers. Diebstahls i. TM m. Unterschlagung	6 Mon. 1 Woch. Gef.
25. 3.53	AG Mchn	1 gem. beg. Verbr. d. Dieb- stahls i. Rückf. i. TE m. einem fortges. Verg. d. Fah- rens o. F'schein	6 Mon. Gef.

c) Fall M 781/289
Werkzeugmacher, geb. 25.7.29
Polytropie der Strafliste

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
17.11.50	AG Mchn	1 Verg. d. Aufruhrs, rechtl. zus.tr. mit 1 Verg. d. Auf- laufs und Ruhestörung	6 Mon. Gef.
30.10.51	SG Mchn	2er selbst. in Mittätersch. beg. Verbr. d. schw. Diebst.	10 Mon. Gef.
19. 5.54	AG Mchn	gem. Beteiligg. am Glücks- spiel	DM 50,--
10. 6.54	AG Mchn	Widerstandes	DM 100,--
20.10.54	AG Mchn	Widerstandes	DM 200,--
24. 1.55	AG Mchn	Begünstigung	14 Tg. Gef.
21. 6.57	AG Mchn	Volltrunkenheit	DM 40,--
9. 1.58	AG Mchn	Beleidigung i. 2 Fällen und Widerstandes	DM 100,--

d) Fall M 1259/429
Mechaniker, geb. 27.8.30
Polytropie der Straftatenliste

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
28.10.48	JG Mchn	Urkundenfälschung	4 Mon. JuGef.
3. 7.51	AG Mchn	Hausfriedensbruchs	DM 30,--
27.10.51	AG Neukir- chen	vers. illegalen Grenzüber- tritts	1 Woch. Gef.
31.12.53	AG Mchn	Volltrunkenheit	6 Woch. Gef.
21. 5.53	AG Mchn	einf. Diebstahls in Mittäter- schaft	4 Mon. Gef.
29. 1.54	AG Mchn	gem. vers. Diebstahls	6 Mon. Gef.
20.-9.54	AG Nürnberg.	Betruges	DM 35,--
12. 8.5	AG Mchn	grob. Unfugs, Sachbeschädigg.	3 Woch. Gef. 1 Woch. Haft
26. 4.56	AG Mchn	Begünstigung	1 Woch. Gef.
28. 5.57	AG Mchn	Fahrens m. nicht zugel., nicht versich. u. verst. Krad	DM 150,--

weiter d)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
23. 5.57 AG Mohn		fahrl. Körperverl. i. Stra- ßenverkehr in 2 Fällen	DM 200,--
16.10.57 AG Mohn		fortges. Betruges i. TE m. fortges. Urkundenfälschung	6 Woch. Gef.
13. 3.58 AG Mohn		fortges. Beleidigung, Verwei- ger. d. Personalangaben	4 Woch. Gef. 5 Tg. Haft

e) Fall M 488/164
Installateur, geb. 31.5.30
Polyhomotrope Strafliste

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
16. 5.50 SG Mohn		e. fortges. i. Mittätersch. beg. Verg. d. Diebstahls	5 Mon. Gef.
24. 3.53 SG Mohn		e. i. Mitt. beg. Verg. d. vers. Betruges	1 Mon. Gef.
22. 7.53 AG Strau- bing		e. fortges. Verg. d. Be- truges	2 Mon. Gef.
23.10.53 AG Neu- stadt		gemeinsch. Betruges	3 Mon. Gef.
25. 3.54 AG Worms		Unterschlagung	5 Mon. 1 Woch. Gef.
13. 9.55 SG Mohn		1 Verbr. d. schw. Diebstahls i. Mitt. sachl. zus.tr. m.e. Verg. d. Betruges i. TE m.e. Verg. d. Urkundenfälschung i. TM m. e. Verg. d. Diebst.	1 Jahr 3 Mon. Gef.

f) Fall M 1277/437
Lehrling z.Zt. d. ersten Verurteilung, geb. 15.11.29
Polyhomotrope Strafliste, Q 54

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
2. 9.47 JG Mohn		schweren Diebstahls	7 Mon. JuGef.
12.10.51 AG Mohn		Verstrickungsbruchs	DM 20,--
28. 1.52 AG Mohn		erschwerter Unterschlagung	1 Mon. Gef.

weiter f)

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
24. 4.52 AG Mchn		e. gem. beg. fortges. Verg. d. Diebstahls	2 Mon. 2 Woch. Gef.
27. 4.53 SG Mchn		e. i. Mitt. beg. Verbr. d. schweren Diebstahls	10 Mon. Gef.
31.11.53 AG Mchn		2er sachl. zus.tr. Verg. d. fortges. Betruges je i. TE m. e. fortges. Verg. d. Ur- kundenfälschung	5 Mon. 1 Woch. Gef.
23. 2.55 AG Mchn		Sachhehlerei	8 Woch. Gef.

Über die kriminologische Bedeutung von Homotropie und Polytropie gehen die Ansichten der Kriminologen auseinander. H a g e m a n n (nach MEZGER, 52a, S. 163) schließt bei gleichartigem Rückfall auf einen intensiven, bei ungleichartigem Rückfall auf einen extensiven verbrecherischen Willen. Nach MEZGER (a.a.O., S. 163) muß "vielfach gerade die Polytropie bei der Verbrechensbegehung als besonders bedenkliches Zeichen angesehen werden" und S t u m p f l (nach MEZGER, a.a.O., S. 163) sieht in ihr "das sicherste Kennzeichen starker Anlagebedingtheit der Kriminalität".

E x n e r hält (nach MEZGER wie eben) das "Spezialistentum (für ein) besonders deutliches Anzeichen einer chronischen Kriminalität". Bei SAUER (66, S. 351) erhalten wir eine wenig eindeutige Auskunft: "Belastend wirkt bald eine reiche, gleichartige, gewissermaßen stilreine Vorstrafenliste, bald aber deren Gegenteil: eine unreine, stark gemischte Liste." Eindeutig ist aber die Stellungnahme, die MAIER (45) auf Grund seiner unter M e z g e r durchgeführten Spezialuntersuchung über die Arten des Rückfalles in strafrechtlicher und kriminologischer Beziehung einnimmt: "Fast sämtliche aufgefundenen Unterschiede sprechen zu Ungunsten der Polytropen. Alles in allem hat die Untersuchung gezeigt, daß der Mischtyp in den meisten Fällen die ungünstigere Auslese

unter den wiederholt rückfälligen Verbrechern darstellt und seine Bereitschaft zum Verbrechen größer ist als beim reinen Typ."

Unser Interesse an Homotropie und Polytropie kriminellen Verhaltens geht in erster Linie von rein praktischen Erwägungen aus, nämlich der Suche nach äußeren Merkmalen, die als Klassifizierungsgesichtspunkte dienen und von denen aus wir auf ein - wenn auch unbekanntes - internes Gemeinsames gleicher Merkmalsträger hoffen können. Andererseits haben wir nach einigen praktischen Erfahrungen Grund zu der Annahme, daß der polytrope Täter mit seiner breit streuenden, unberechenbaren kriminellen Aktivität noch mehr zur Verkehrsdelinquenz neigt als etwa der homotrop rückfällige. Diese Vermutungen gilt es zu prüfen, wenn wir die Kriterien 'Polytropie', 'Homotropie' und 'Polyhomotropie' zur Bildung von vergleichbaren Untergruppen innerhalb der Gesamtgruppe M verwenden werden - ob überhaupt diese Verhaltensmerkmale für unsere Zwecke der Zusammenhangsbestimmung zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung dienlich sind.

Während wir die Kriterien 'Homotropie' etc. aus der Angriffsrichtung der kriminellen Aktivität bestimmten, also einem inhaltlichen Bezug, so muß uns weiterhin noch ein modales Merkmal der Verbrechensbegehung interessieren, das mit dem Verkehrsverhalten in engem Zusammenhang stehen könnte. Wie weiter oben schon ausgeführt, hat der Gesetzgeber besonders vor der Führerscheinerteilung an Personen gewarnt, die durch **Gewalttätigkeit** und Rohheit bei der Verbrechensbegehung auffielen. Als Merkmale für Gewalttätigkeit, überhaupt Neigung zu **aggressivem Verhalten**, haben wir (folgend SAUER, 66, S. 281 f) das Vorkommen z.B. folgender krimineller Verhaltensweisen im Strafregisterauszug angesehen:

- vorsätzliche Körperverletzungen, Raufhandel
- Sachbeschädigung, Tierquälerei
(evtl. Brandstiftung)

- Beleidigung, Bedrohung
- Widerstand
- Freiheitsberaubung, Hausfriedensbruch
- Raub, räuberische Erpressung, Notzucht

Zum Hausfriedensbruch ist allerdings zu sagen, daß er keineswegs immer mit Gewalttätigkeit einhergehen muß - der Landstreicher, der verbotenerweise im Bahnhofswartesaal schläft, begeht Hausfriedensbruch ohne jede Gewaltanwendung. Ebenso kann Freiheitsberaubung völlig gewaltlos verlaufen, wenn vielleicht ein Strafvollzugsbeamter einen Sträfling zu spät aus der Haft entläßt. Wir haben daher diese Straftatbestände nur als unterstützende Merkmale einer sonst deutlichen gewalttätigen und/oder aggressiven Neigung angesehen und uns bei unserer Untersuchung nicht auf sie gestützt, wenn sie allein, ohne einige der übrigen Tatbestände vorkamen.

In unserem Sinne liegt in den zwei eben dargestellten Fällen c) und d) eine Tendenz zu mindestens aggressivem Verhalten vor, noch deutlicher aber in folgenden Strafregisteraus-
zügen:

g) Fall M 639/224
Motorenschlosser, geb. 23.8.12
Q = 47

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
20. 8.49	AG Mchn	e. Verg. d. vors. leichten Körperverl., e. Verg. d. Sachbeschädigg., sämt. rechtl. zus.tr.	3 Woch. Gef.
15.12.59	AG Mchn	2er i. TE beg. Verg. d. gefährl. Körperverl., begr. zus.häng. m.e. Verg. d. Sachbeschädigg.	6 Mon. Gef.
22. 3.54	AG Mchn	Volltrunkenheit, Beleidigg., Widerstand gg. Vollstreckungsbeamte, ruhestörenden Lärms	DM 60,--
22. 4.54	AG Mchn	Volltrunkenheit	1 Mon. Gef.
8. 6.55	AG Mchn	leichte vors.Körperverletzung	DM 40,--
11. 6.56	SG Mchn	e.Verbr.d.vers.schw. Diebst.	7 Mon. Gef.
19.11.56	SG Mchn	3er selbst.i.Mitt.beg. Verg. d. Diebstahls i. TM m.e. Verg. d. Sachhehlerei	6 Mon. Gef.

h) Fall M 1719/601
Kraftfahrer, geb. 22.1.20
Q = 43

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
26. 7.56	AG Mchn	verkehrswidrigen Fahrens und Beleidigung	7 Tg. Gef., DM 85,--
27. 5.57	AG Mchn	Fahrens ohne Versicherungs- schutz, Beleidigung	DM 50,--
4. 1.58	AG F'feld- bruck	2er i. TE stehender fahrl. Körperverl. i. Straßenverk.	DM 60,--
4. 7.58	AG Mchn	wissentl. falsch. Anschuldigung u. Beleidigung	DM 100,- anst. 20 Tg. Gef.
12. 3.58	AG Donau- wörth	e. fahrl. Körperverl. i. Stra- ßenverkehr	DM 80,--
6. 8.58	AG Augs- burg	fortges. Fahrens m. nicht zugel. verst. vers. Krad	DM 200,--
18. 9.58	AG Augs- burg	Widerstandes gg. d. Staats- gew., vors. Körperverl., fortges. öff. Beleidigg. u. Sachbeschädigg.	3 Mon. Gef.
8. 1.59	AG Donau- wörth	e. gem. beg. fortges. Verg. d. Unzucht zw. Männern	1 Mon. Gef.

Zu den aggressiven Tatern meint SEELIG (71, S. 82): "Viele dieser Menschen befinden sich in einem chronischen Erregungs- und Spannungszustand, durch den sie schon bei den geringsten Anlässen 'explodieren' und auf andere Menschen feindlich einwirken, sei es - als robuste Männer - in Form von körperlichen Gewalttaten (.....), sei es, bei geringerer Robustheit oder als Frau - in Form von Beschimpfungen, Verleumdungen oder anderen (offenen oder hinterhältigen) Angriffen auf Ehre und Gefühlsleben." Diese Täter sind nach SEELIG durch erhöhte affektive Erregbarkeit mit motorischer Entladungstendenz bei Mangel an hemmenden Sozialgefühlen gekennzeichnet.

MEZGER (a.a.O., S. 186) berichtet die Ergebnisse von B i r n b a u m zum gleichen Thema: "Er (Birnbäum) sieht das wesentliche Kennzeichen in erhöhter affektiver Ansprechbarkeit und Erregbarkeit und der gleichzeitigen Neigung zu

überstarker Affektentladung. Kombinationen mit Alkoholismus (- deswegen auch immer wieder 'Volltrunkenheit' in den Strafregisterauszügen unserer Gewalttätigen - d. Verf.), mitunter auch mit Schwachsinn sind häufig. Affektverbrechen aller Art, tätliche Angriffe, Widerstand gegen die Staatsgewalt, Sachbeschädigung usw. sind oft anzutreffen."

Da in diesen Schilderungen deutliche verkehrsfeindliche Persönlichkeitszüge erkennbar werden (vgl. Kapitel III), da andererseits der Gesetzgeber der aggressiven Tätergruppe besondere Aufmerksamkeit zuwendet, werden wir diejenigen Personen der Gruppe M, die mit aggressiven und gewalttätigen Delikten auffielen, im Sinne unserer gerade dargestellten Merkmale und Beispiele als besondere Untergruppe auf die Verkehrsdelinquenz hin prüfen, indem wir sie den Nicht-Aggressiven - genauer: denjenigen, die kein aggressives kriminelles Verhalten aufweisen - der Gruppe M gegenüberstellen. Dabei wird sich allerdings zeigen, daß ein Großteil der Aggressiven mit den polytropen Tätern identisch ist. Die Zahl der homotropen und polyhomotropen Aggressiven und Gewalttäter ist vergleichsweise recht klein.

h) Zur Verkehrsdelinquenz homotroper und polytroper Täter.
Zur Verkehrsdelinquenz von Tätern mit aggressiven und gewalttätigen Delikten

Aus der Gesamtgruppe M (= 681) abzüglich aller Motorradfahrer, also aller Personen, die nur Führerscheine der Klassen I oder IV und I und IV besitzen (= 130), wurden drei Untergruppen nach den Gesichtspunkten der Homotropie (H), Polytropie (P) und Polyhomotropie (Ph) der Straftatenfolge ausgesucht. Es ergaben sich folgende Untergruppen-Größen:

P = 190	davon je mit aggressiven	74
H = 178	und Gewaltdelikten:	29
Ph = 130		26
498		129

Die Differenz von 53 zwischen 498 und 551 (M - 130 Motorradfahrer) entsteht durch die Nicht-Klassifizierbarkeit dieser 53 Personen nach unseren Einteilungsgesichtspunkten. Unter ihnen sind geistesranke Täter, Süchtige und verschiedentlich nach ausländischem Recht Verurteilte.

Bei den Polytropen ist naturgemäß keine Angriffsrichtung der kriminellen Aktivität zu bestimmen, 74 Täter haben sich aggressiver und/oder gewalttätiger Delikte schuldig gemacht.

Die Homotropen gliedern sich wie folgt auf:

Straftaten gegen Vermögenswerte, überwiegend Diebstahl und Betrug:	123
Sexualdelikte ohne Gewaltanwendung:	15
Homotrop Aggressive und Gewalttätige, davon einmal sexuelle Gewaltdelikte:	29
Sonstige Delikte:	11
	178

Bei den Homotropen liegt demnach ein deutliches Überwiegen der Eigentums- und Vermögensverbrechen vor, was den Kriminalitäts-Ziffern der Gesamtpopulation voll entspricht.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Polyhomotropen:

Straftaten gegen Vermögenswerte, wechselnd zumeist Diebstahl, Unterschlagung, Betrug, Untreue, Hehlerei:	98
Straftaten auf dem Gebiet der Sexual- sphäre ohne Gewaltdelikte:	2
Aggressive und Gewaltdelikte:	26
Sonstige Delikte:	4
	130

Die Gruppe der Aggressiven und Gewalttäter setzt sich aus 74 Polytropen mit entsprechenden Delikten, 29 homotropen

Gewalttätern und 26 Polyhomotropen zusammen, welche letztere vornehmlich aggressive und/oder gewalttätige Straftaten gegen Persönlichkeitswerte mit wechselnden Tatbeständen begingen, z.B. wechselnd Beleidigung, Hausfriedensbruch, vorsätzliche Körperverletzungen oder etwa Mißhandlungsdelikte. Das ein- bis zweimalige Vorkommen von Sachbeschädigung - eigentlich ein Delikt gegen das Eigentum - bei Tätern dieser Klasse der polyhomotropen Gewalttätigen führte nicht zur Umgruppierung zu den Polytropen, was strafrechtsdogmatisch richtig, psychologisch aber nicht begründet wäre.

Die 129 Aggressiven und Gewalttätigen sind demnach keine eigentlich für sich bestehende Gruppe, sondern ein 'Auszug' aus den übrigen, was sich logisch aus der Unterordnung der (hier aggressiven und gewalttätigen) Begehungsart (Modus) unter die generelle Angriffsrichtung ergibt.

Da ein Vergleich der Gruppen geplant ist, muß geprüft werden, ob sie sich nicht auch in anderen Merkmalen als den kriminologischen unterscheiden. Wir beschränken uns dabei auf die Prüfung der Nullhypothese in dem für uns entscheidenden Merkmal 'Führerscheinalter', wobei zu bemerken ist, daß durch das Auslesekriterium 'Ausschluß der Führerscheinklassen I, I und IV, IV' das Merkmal 'Führerscheinklassen' bereits für alle Gruppen konstant gehalten ist.

Die Tabelle 30 gibt einen Überblick über die verschlüsselten (Schlüssel siehe Anhang Blatt 4) Zeiträume des Führerscheinerwerbs bei den drei Gruppen, jeweils einschließlich des Anteils der Gewalttäter.

FS-Erwerb	P		H		Ph		Davon Gewalttäter	
	n	%	n	%	n	%	n	%
a - c	23	12,1	22	12,4	19	14,6	18	14,0
d	17	8,9	10	5,6	9	6,9	8	6,2
e	57	30,0	47	26,4	28	21,5	36	27,9
f	24	12,6	24	13,5	21	16,2	14	10,9
g	20	10,5	27	15,2	13	10,0	13	10,1
h	26	13,7	10	5,6	15	11,5	14	10,9
j - m	23	12,1	38	21,3	25	18,2	26	20,1
	190	99,9	178	100,0	130	99,9	129	100,1

Tab. 30: Verteilung der polytropen, homotropen und polyhomotropen Täter der Gruppe M nach dem Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs; mit herausgestellten Aggressiven und Gewalttätern, absolut und in Prozent

Aus der Tabelle 30 errechnen wir einen Chi-Quadrat-Wert von 20,2, der bei df 12 die Signifikanzgrenze nicht erreicht und somit die Nullhypothese bestätigt (p größer 5 %).

Die Tabelle 31 zeigt den Durchschnitt (arithm. Mittel) der auf die drei Hauptgruppen treffenden Zahl der Verkehrsdelikte, jeweils ohne Gewalttäter, mit Gewalttätern und der Gewalttäter allein. Die Zeile 4 weist den für sich berechneten Durchschnitt der Zahl der Verkehrsdelikte bei den 129 Gewalttätern zusammengekommen aus. Innerhalb der drei Hauptgruppen erweisen sich die Polytropen als durchschnittlich am stärksten mit Verkehrsdelikten belastet, die homotropen Täter am geringsten und die Polyhomotropen nehmen den Mittelbereich zwischen beiden ein. Der durchschnittliche Abstand der Verkehrsdelikte zwischen H und P liegt bei 2,76 Verkehrsdelikten ohne Gewalttäter bzw. 2,45 Verkehrsdelikten mit den Gewalttätern.

Dieser Unterschied von durchschnittlich rund 2,5 Delikten

hat verschiedene Ursachen. Erstens ist die Zahl der Mitglieder der Gruppe H, die keine Verkehrsdelikte begangen haben, mit 32 Individuen = 18 % gegenüber 15 Individuen = 7,9 % bei P größer, während im anderen Extrem, nämlich der hohen Verkehrsdelikt-Belastung, die Verhältnisse umgekehrt sind: 21 Personen = 11,1 % der Gruppe P haben mehr als 15 Verkehrsdelikte, aber nur 7 = 3,9 % der Gruppe H weisen so hohe Zahlen auf; zweitens ist der Abstand zwischen dem Datum des Führerscheinerwerbs und dem Beginn der Verkehrsdelikt-Reihe bei P mit durchschnittlich 2,9 Jahren deutlich geringer als bei H mit 4,2 Jahren. Die Verkehrskriminalität der P-Gruppe setzt also durchschnittlich nach dem Führerscheinerwerb

	ohne Gew.	mit Gew.	Gewalt allein
Polytrop	7,51	7,45	7,36
Homotrop	4,75	5,00	6,31
P'homotr.	5,41	5,80	7,26
Gewalttäter			7,10

Tab. 31: Arithmetisches Mittel der Verkehrsdelikt-Zahlen bei polytropen, homotropen, polyhomotropen Tätern der Gruppe M, jeweils ohne und mit dem Anteil der entsprechenden Aggressiven und Gewalttäter und dem Wert für die entsprechenden Aggressiven und Gewalttäter allein. Zeile 4 arithm. Mittel der Verkehrsdelikte der Aggressiven und Gewalttäter insgesamt

schneller ein, die P-Gruppe 'nutzt' die Möglichkeit zur Verkehrsdelinquenz eher und mehr als die H-Gruppe. Von 29 Polytropen, die den Führerschein vor 1945 erwarben, hatten bereits 13 Verkehrsdelikte vor 1945 aufzuweisen, also zu einer Zeit verhältnismäßig geringer Motorisierung ¹⁾. Bei 23 Homotropen mit Führerscheinerwerb von 1945 sind hingegen nur 6 vor 1945 verkehrsdelinquent geworden. Zur Zeit schwäch-

1) vgl. Fußnote S. 106

ster Motorisierung, also zwischen 1945 und 1949, wurden von den in dieser Zeitspanne Führerscheine besitzenden Polytropen 32,9 % verkehrsauffällig, von den Homotropen 26,0 %. Diese zuletzt aufgeführten Merkmale des Verkehrsverhaltens können als Andeutung dafür aufgefaßt werden, daß der Homotrope in bezug auf das Verkehrsfehlverhalten mehr 'Gelegenheitstäter', der Polytrope im Bereich des Verkehrs mehr 'Neigungstäter' ist, ohne daß wir diese Schlußfolgerungen allerdings für bewiesen halten.

Die Polyhomotropen liegen mit den entsprechenden Angaben fast durchweg zwischen den beiden Extremen, bald mehr dem einen, bald mehr dem anderen angenähert. Keine Verkehrsdelikte haben von ihnen 15 aufzuweisen (= 11,5 %), 13 Personen (= 10 %) weisen über 15 Verkehrsdelikte auf. Der Abstand zwischen Führerscheinerwerb und Beginn der Verkehrsdelikt-Reihe beträgt durchschnittlich 3,6 Jahre; von 21 Personen mit Führerscheinerwerb vor 1945 sind 6 = 28,6 % vor 1945 verkehrsdelinquent gewesen, zwischen 1945 und 1949 wurden 22,7 % der damaligen Führerscheinbesitzer im Straßenverkehr auffällig.

Setzen wir den Vergleich der Gesamtgruppe P mit der Gesamtgruppe H mit einer Gegenüberstellung der Belastung mit Verkehrs v e r g e h e n, also den schwerer strafbedrohten, ernsteren Verkehrsdelikten fort, so ergeben sich nach Tabelle 32 signifikante Unterschiede zu Ungunsten der Polytropen.

Zahl der Vergehen	H		P	
	n	%	%	n
0	64	35,9	12,6	24
1 - 7	108	60,7	76,3	145
8 und mehr	6	3,4	11,1	21
	178	100,0	100,0	190

Tab. 32: Verteilung der homotropen und der polytropen Täter der Gruppe M nach der Zahl der Verkehrs v e r g e h e n, absolut und in Prozent

Die Chi-Quadrat-Probe ergibt einen Wert von 28,0, der bei df 2 sehr signifikant ist (p kleiner 1 %), die höhere Belastung der P-Gruppe ist also nicht zufällig. In gleicher Weise prüften wir die Unterschiede der Belastung beider Gruppen mit Verkehrsunfällen und errechneten an Tabelle 33 einen Wert Chi-Quadrat 11,2, der sich bei df 4 auf der 2%-Ebene als signifikant erweist.

Zahl der Unfälle	H		P	
	n	%	%	n
0	81	45,5	30,5	58
1	55	30,9	34,7	66
2	31	17,4	21,6	41
3	6	3,4	6,8	13
4 ++	5	2,8	6,3	12
	178	100,0	99,9	190

Tab. 33: Verteilung der homotropen und der polytropen Täter der Gruppe M nach der Zahl der Verkehrs u n f ä l l e, absolut und in Prozent

Da das Verhältnis zwischen Unfällen und Personenschäden wiederum rund 2 zu 1 beträgt, nämlich 238 Unfälle auf 113 Personenschäden bei P, 160 Unfälle auf 85 Personenschäden bei H, können wir Signifikanz der Unterschiede auch in bezug auf Personenschäden bei beiden Gruppen erwarten.

Nach diesen hinreichend gesicherten Befunden sind wir zu der Schlußfolgerung berechtigt, daß unter mehrfach vorbestraften Personen diejenigen für den Straßenverkehr am gefährlichsten sind, deren kriminelle Aktivität sich relativ unspezialisiert in häufigem Wechsel gegen

verschiedene Rechtsgüter richtet, daß weiterhin die Verkehrsgefährlichkeit der Täter mit zunehmender Spezialisierung auf der Linie polytrop - polyhomotrop - homotrop abnimmt, unbeschadet der Tatsache, daß die Verkehrsgefährlichkeit mehrfach vorbestrafter Täter überhaupt größer ist als die von Nicht-Rückfälligen und Unbestraften.

Schließlich bleibt innerhalb des Inter-Gruppen-Vergleichs der Gruppe M noch die Untersuchung der Täter mit aggressiven und gewalttätigen Delikten übrig. In Zeile 2, Spalten 1 und 3 der Tabelle 31 stehen die durchschnittlichen Zahlen der Verkehrsdelikte der homotropen, nicht aggressiven Täter denjenigen der homotrop-aggressiven gegenüber. Wie erinnern, setzt sich der nicht-gewalttätige Teil der H-Gruppe zu 82 % aus reinen Eigentums- und Vermögensverbrechern zusammen, so daß wir berechtigt sind, bei der genannten Gegenüberstellung vereinfachend von einem Vergleich zwischen homotropen Vermögensverbrechern einerseits und homotropen Aggressiven und Gewalttätigen andererseits zu sprechen. Der mittlere Unterschied beträgt zwischen beiden 1,61 Verkehrsdelikte zu Ungunsten der Gewalttätigen, immerhin eine deutliche, wenn auch nicht beträchtliche Mehrbelastung. Der Vergleich ¹⁾ der polyhomotropen Nicht-Gewalttätigen-Gruppe, die wir praktisch als reine Vermögensverbrecher ansehen können, mit den polyhomotropen Gewalttätigen läßt mit 1,85 Verkehrsdelikten Differenz zu Ungunsten der Gewalttätigen einen ähnlichen Abstand wie bei den Homotropen erkennen. Bemerkenswert erscheint aber der Umstand, daß die mittlere Verkehrsdelikt-Zahl der polyhomotropen Gewalttäter (7,26) sich nicht mehr von der mittleren Verkehrsdelikt-Zahl ¹⁾ der Polytropen mit aggressiven und/oder gewalttätigen Delikten (7,36) unterscheidet, daß ferner der Unterschied zwischen dem Verkehrsdelikt-Mittel der Polytropen ohne Gewalttaten und dem der Polytropen mit Gewalttaten mit 0,15 Ver-

1) Bezugsquelle immer Tabelle 31 auf Seite 169

kehrsdelikten ebenfalls sehr gering ist. So erklärt es sich auch, daß die mittlere Verkehrsdelikt-Zahl aller Aggressiven und Gewalttätigen zusammengenommen sich mit 0,14 bzw. 0,35 Differenz nur unbedeutend von der mittleren Verkehrsdelikt-Zahl der Polytropen entfernt, ihr Abstand zu den am geringsten belasteten homotropen Vermögensverbrechern mit durchschnittlich 2,35 Verkehrsdelikten relativ groß und ähnlich dem zwischen P und H allgemein ist.

Aus diesem Beziehungsgeflecht bieten sich einige - wegen der durch die vielfache Aufsplitterung bedingten Verkleinerung der empirischen Basis nicht als überzeugend nachgewiesen zu bezeichnende - Schlußfolgerungen an:

- Personen, die in ihrem Strafregister Delikte mit aggressiver und gewalttätiger Begehungsart aufweisen, sind im Mittel stärker mit Verkehrsdelikten belastet als homotrope und polyhomotrope Eigentums- und Vermögensverbrecher
- ihre Verkehrsdelikt-Belastung ist aber nicht größer als die der polytropen Täter ohne aggressive und gewalttätige Delikte.

Betrachteten wir zunächst lediglich die Zahl der Verkehrsdelikte überhaupt im Vergleich, so sollen nunmehr einige andere Merkmale des Verkehrsverhaltens der Gewalttätigen-Gruppe als Ganzes geprüft werden. Das Verhältnis der Zahl ihrer Unfälle zur Zahl der Personenschäden weicht mit 1 : 1,8 (155 : 85) nicht auffällig von den sonst erhobenen entsprechenden Befunden ab. Das Unfall-Prozent der Gewalttäter entspricht mit 120 genau dem Unfall-Prozent der Polytropen ¹⁾, übersteigt aber das der zusammengefaßten polyhomotropen und homotropen Vermögensverbrecher ¹⁾ in Höhe von 81 ganz erheblich. Von 20 Gewalttätigen, die vor 1945 den Führerschein erwarben, wurden 13 (= 65 %) vor 1945 verkehrsdelinquent (Poly-

1) jeweils ohne Gewalttäter

trophe 44,8 %), der mittlere Abstand zwischen Führerscheinerwerb und Beginn der Verkehrsdelikt-Reihe liegt bei 2,7 Jahren ($P = 2,9$ Jahre). Die Anzahl derjenigen ohne Verkehrsdelikte beträgt 10 Personen, das sind 7,7 % ($P = 7,9\%$). Die Verkehrsdelinquenz der Gewalttäter ist demnach der der Polytropen sehr ähnlich, was nicht überrascht, wenn die Zusammensetzung der Gewalttäter-Gruppe aus mehr als der Hälfte polytropen Gewalttäter (74) und 26 sich diesen ähnlich verhaltenden polyhomotropen Gewalttätern beachtet wird.

Die Warnung des Gesetzgebers besonders vor der Führerscheinerteilung an aggressive und gewalttätige Straffällige erscheint demnach berechtigt, birgt aber die Gefahr der einseitigen Blickrichtung auf diese Täter-Typen und damit die der Nichtbeachtung anderer, nicht minder verkehrsgefährlicher Kriminellen-Gruppen.

1) Eine Überprüfung der Generalisierbarkeit der Befunde aus der Gruppe M in bezug auf die Verteilung der Verkehrsdelikt-Zahlen

Wenn wir für uns in Anspruch nehmen, daß die Gruppe M für andere Gruppen mit Trägern gleicher Merkmale repräsentativ ist, so müßten sich z.B. in bezug auf die Verteilung der Verkehrsdelikt-Zahlen bei anderen Gruppen, die sich wie die Gruppe M aufbauen, sehr ähnliche Verteilungen ergeben. Wir schreiten deshalb zu einem Vergleich der Verkehrsdelikt-Zahlen der Gruppe M mit denen der 103 Rückfälligen unserer früheren Essener Untersuchung, die - wie weiter oben in dieser Arbeit dargestellt - nach den gleichen Gesichtspunkten wie unsere jetzige Versuchsgruppe ausgelesen wurden. Von den Befunden der Gruppe M ausgehend berechnen wir zunächst - interpolierend nach den Tabellen bei SNEDECOR (73, S. 5) - die Vertrauensgrenzen der Verallgemeinerbarkeit mit der 99%-Gewißheit (99%confidence interval), die uns die Spielbreite angeben, in denen die entsprechenden Werte anderer Gruppen liegen müssen, damit unsere Behauptung der Repräsentanz der

Gruppe M gerechtfertigt ist. Sodann prüfen wir, ob und wie weit die Verteilung der Verkehrsdelikt-Zahlen der 103 Essener Rückfälligen innerhalb der Vertrauensgrenzen liegt. In der Tabelle 34 sind die Ergebnisse der Berechnungen zusammengestellt. Spalte 1 nennt das Verteilungsmerkmal, das ist die Zahl der bekannt gewordenen Verkehrsdelikte; Spalte 2 (%M) stellt den Prozentsatz der Personen der Gruppe M heraus, die unter das Merkmal fallen; Spalte 3 gibt den von den M-Werten aus errechneten Vertrauensbereich in Prozent an und Spalte 4 (%E) den Prozentsatz der 103 Essener Rückfälligen, die unter das Verteilungsmerkmal der Spalte 1 fallen.

Zahl der Verk.Del.	%M	Vertrauensbereich von...% bis ... %	%E	%Abweichung
0	13,1	9,0 - 17,5	18,5	+ 1
1 - 3	32,7	27,5 - 39,0	34,9	0
4 - 6	22,9	18,5 - 29,5	18,5	0
7 - 9	13,8	10,0 - 18,5	15,5	0
10 - 12	6,5	4,0 - 11,0	4,9	0
13 - 15	4,4	2,5 - 7,5	2,9	0
16 - 18	1,9	1,0 - 4,5	0,0	- 1
19 - 21	0,6	0,0 - 3,5	0,0	0
22 - 24	1,9	1,0 - 4,5	0,0	- 1
25 - 27	0,6	0,0 - 3,5	1,9	0
28 - 30	0,7	0,0 - 3,5	0,0	0
31 - 33	0,3	0,0 - 1,5	0,9	0
34 ++	0,6	0,0 - 3,5	1,9	0
	100,0		99,9	- 1

Tab. 34: Verteilung von 103 rückfälligen Tätern aus einer früheren Untersuchung nach der Zahl der Verkehrsdelikte im Vergleich zur Gruppe M und den von dieser aus berechneten Vertrauensgrenzen nach SIEDECOR (73, S. 5), Zahlenangaben in Prozent

In Spalte 5 (Abweichung) wird ersichtlich, wie weit die Verteilung der Verkehrsdelikte bei der Essener Gruppe unserem von der Gruppe M ausgehenden Voraussagemodell gerecht geworden ist: Differenzen von %E zu den äußeren Grenzen der Vertrauensbereiche liegen nur in 3 Fällen vor, sie betragen in keinem Falle mehr als $\pm 1\%$, in allen übrigen 10 Fällen liegen die %E-Werte innerhalb des Vertrauensbereichs. Die geringfügigen Abweichungen werden durch Materialmängel bedingt sein, so etwa durch die geringe Größe der Essener Gruppe; eine Vergrößerung derselben würde mit Sicherheit einen Ausgleich in den Merkmalen 16 - 18 bzw. 22 - 24 Verkehrsdelikte herbeiführen und mit großer Wahrscheinlichkeit auch bei den Null-Delinquenten, weil bei diesem Personenkreis die Zahl der Verkehrsdelikt-Belasteten proportional größer ist als die der Nicht-Belasteten, wodurch sich zwangsläufig mit der Materialvergrößerung ein Absinken der 'Null-Prozente' gegenüber der Essener Gruppe in ihrem augenblicklichen Bestand ergibt.

Stellt man überdies die von %E ausgehend berechneten 99%-Vertrauensbereiche neben diejenigen, die sich auf %M beziehen, so ergibt sich eine glatte Deckung in den Merkmalen 16 - 18 bzw. 22 - 24 Verkehrsdelikte und auch im Merkmal 0 Verkehrsdelikte, die in den übrigen 10 Merkmalen ohnehin zwangsläufig vorliegt ¹⁾, d.h. die beiden Gruppen korrelieren sehr stark miteinander.

Eine Rangkorrelation der Verkehrsdelikt-Intervalle nach Tabelle 34, gerechnet nach der Größe der prozentualen Besetzung der Felder %M und %E, ergibt den sehr signifikanten Wert $Rho = 0,78$. Dieses Ausmaß des inneren Zusammenhanges bei der Erprobung unseres Voraussagemodells an einer im kriminologischen Merkmal gleichartig strukturierten Gruppe ist ein weiteres Kennzeichen seiner Zuverlässigkeit, die wir damit als ausreichend bezeichnen können.

1) Vertrauensbereich 99%-Ebene ausgehend von %E für 18,5 (0 Verkehrsdelikte) = 9 - 30 %, für 0,0 % (16 - 18; 22 - 24 Verkehrsdelikte) = 0 - 5 %, nach SNEDECOR (73, S. 5)

Uns scheint durch diesen rechnerischen Vergleich erwiesen, daß wir bei Personengruppen, die den Auslesekriterien unserer Gruppe M gerecht werden, eine Verteilung der Verkehrsdelikt-Zahlen antreffen, die der unserer Gruppe M entspricht ¹⁾. Da andererseits aufgezeigt werden konnte, daß sich unter Personen der Merkmalsgruppe M stärker mit Verkehrsdelikten Belastete und weniger verkehrsrechtlich Un auffällige befinden als unter Nicht-Rückfälligen und Unbe straften, scheint nunmehr die g e n e r a l i s i e r e n - d e S c h l u ß f o l g e r u n g erlaubt, daß das V e r k e h r s v e r h a l t e n m e h r f a c h V o r - b e s t r a f t e r m e h r z u V e r k e h r s d e - l i k t e n f ü h r t a l s d a s a n d e r e r P e r s o n e n, sofern diesen nicht andere fahrtauglichkeitsmindernde Persönlichkeitseigenschaften zukommen.

k) Zur kriminellen Belastung besonders bewährter Fahrer

Unter mehrfach mit allgemein-kriminellen Delikten Belasteten fanden wir auf dem Vergleichswege eine erhöhte Belastung mit Verkehrsdelikten aller Art.

Dieses Ergebnis, daß sich schon in unserer früheren Essener Untersuchung andeutete, hat uns damals veranlaßt, die allgemein-kriminelle Belastung erhöht verkehrsauffälliger Personen im Sinne einer Gegenprobe zu überprüfen. Es ergab sich seinerzeit (vgl. FoBer Essen 1958, S. 34 und Tabelle 10 dieser Arbeit), daß von 164 Personen, die vom Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg als im Jahre 1958 erhöht mit Verkehrsdelikten belastet (3 Verkehrsdelikte und mehr) an die zuständige örtliche Behörde gemeldet wurden, etwa 38 % (62 Personen) allgemein-kriminell in Erscheinung getreten waren, ein Prozentsatz, der, wie Tabelle 10 aufzeigt, mehr als das Zehnfache der allgemein-kriminellen Belastung der Population ohne Verkehrsdelikte beträgt.

1) womit gleichzeitig ihre Repräsentanz bestätigt wird

Durch Schaffung einer Gruppe P haben wir nunmehr mit der Gegenprobe am anderen Extrem, nämlich den verkehrsrechtlich Unbelasteten, angesetzt. Die Gruppe P umfaßt 300 Personen, die in München geboren und von der Landesverkehrswacht Bayern (Sitz München) in den Jahren 1957, 1958 und 1959 wegen unfallfreien Fahrens ohne sonstige Verkehrsvergehen oder -übertretungen über mindestens 10 Jahre ausgezeichnet worden sind. Der durchschnittliche Kontrollzeitraum der Gruppe P beträgt 20 Jahre, sie umfaßt 41 Berufskraftfahrer (= 13 %).

Die Gruppe wurde unmittelbar aus den Akten der Landesverkehrswacht gewonnen und zwar an Hand der Formblätter, auf denen die Personalangaben und die dienstlichen Vermerke über die Verkehrsbeteiligung der ausgezeichneten Fahrer niedergelegt sind. Bis zum Dreihundertsten (von insgesamt knapp 400) wurde jeder männliche, in München geborene Anwärter nach der alphabetischen Ordnung der Akten in die Gruppe P aufgenommen.

Die Anwartschaft auf die Auszeichnung kommt in verschiedener Weise zustande, in der Mehrzahl der Fälle bewerben sich die Kraftfahrer eigenhändig um die Auszeichnung, sonst werden sie zuweilen von Arbeitgebern vorgeschlagen oder von Familienmitgliedern und anderen Stellen, die um die Fahrerbewährung wissen. Damit bilden diese der Landesverkehrswacht bekannten bewährten Fahrer eine gewisse Auslese (im statistischen Sinne) unter den bewährten Fahrern überhaupt und vielleicht auch in bezug auf das Kriminalitätsproblem, weil man vermuten kann, daß viele (aber, wie wir sehen werden, nicht alle) allgemein-kriminell (mehrfach) bestrafte, aber bewährte Fahrer sich nicht um die Auszeichnung bewerben, um nicht auf sich aufmerksam zu machen. Der Wert der Gruppe P für unsere Fragestellung ist daher unsicher. Ein anderer Zugang wäre die Auswertung der Akten der Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherungen im Hinblick auf die dort geführten langjährig Schadenfreien - allerdings würde man dann nur die Kraftfahrzeug-Halter unter den Schadenfreien

finden und nicht die große Gruppe der arbeitnehmenden Berufskraftfahrer erfassen, außerdem würden sich die Nachforschungen nur auf das Merkmal 'Unfallfreiheit', nicht aber auf die Vergehens- und Übertretungsfreiheit beschränken, die wir bei den Akten der Landesverkehrswacht ebenfalls berücksichtigen können.

Nach Auskunft der Landesverkehrswacht und des Polizeipräsidiums München und nach eigenem Augenschein werden vor Verleihung der Auszeichnung folgende Informationen über den Bewerber um die Auszeichnung eingeholt:

- eine Bestätigung des Kraftfahrt-Bundesamtes Flensburg, daß der Bewerber ohne Verkehrsvorstrafen ist (ausgewiesen durch den Aktenstempel 'Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg - Keine Vormerkung - Datum')
- ein Zustimmungsvermerk der Abteilung S III 6 - Verkehrsüberwachung - des Polizeipräsidiums München, nach Auskunft bei der örtlichen Verkehrssünderkartei.

Informationen über allgemein-kriminelle Vorstrafen werden über den Bewerber **n i c h t e i n g e h o l t**, weder die Personenaktensammlung des Polizeipräsidiums München, noch das Strafregister der Staatsanwaltschaft werden an den Nachforschungen beteiligt.

An diesem Punkte setzten jedoch unsere Untersuchungen ein. Da die Gruppe P nur ausgezeichnete Fahrer enthält, auf deren Akten die Unbedenklichkeitsbescheinigungen von Flensburg und München vorlagen, konnten wir nach einer zusätzlichen Sicherung des Verkehrsverhaltens einer Stichprobe von 50 Personen der Gruppe P an Hand der örtlichen Verkehrssünderkartei direkt zur Überprüfung der allgemein-kriminellen Belastung mittels des Strafregisters der Staatsanwaltschaft am Landgericht München I übergehen.

Dabei ergab sich, daß 18 von den ausgezeichneten Fahrern doch Verkehrsvergehen begangen hatten, die entweder den überprüfenden Behörden entgangen waren oder nach Verleihung der Auszeichnung begangen wurden. Vier dieser 18 Personen waren gleichzeitig allgemein-kriminell belastet.

Somit waren die strengen Voraussetzungen für die Aufnahme in die Gruppe P nur noch bei 288 Individuen gegeben, von denen sich wiederum 18 (= 6,25 %) als vorbestraft erwiesen. Von diesen 18 Vorbestraften sind 15 einmalig bestraft; davon 9 nur mit Geldstrafen, die restlichen 6 mit Freiheitsstrafen (evtl. mit zusätzlichen Geldstrafen). Von den mit Geldstrafen Belegten blieben 6 unter DM 150,- Strafe, von denen mit Freiheitsstrafen lagen 3 unter 6 Monaten Gefängnis. Zwei Personen sind zweimal bestraft, eine siebenmal. Diese letztgenannte Person ist die einzige des ganzen Materials P, die als 'kriminell' etwa im Sinne der Kriterien unserer Gruppe M bezeichnet werden kann:

Fall P 139

Führerschein III seit 1938

1958 ausgezeichnet wegen 20jähriger Fahrerbewährung
Kaufmann, geb. 19.6.16

Am:	Von:	Wegen:	Zu:
4. 1.46	AG Mchn	e. Verg. gg. d. Rennwett- u. Lotterielgesetz	RM 810,--
6.10.53	SG Mchn	e. fortges. Verg. d. Betruges i. TE m. e. fortges. Verg. d. Urkundenfälschung	1 Jahr Gef.
19. 9.56	LG Mchn I	e. fortges. Verg. d. Untreue rechtl. zus.tr. m. e. fortges. Verg. d. Unterschlagung	DM 2.000,-- anstelle 80 Tg. Gef.
7.12.56	AG Mchn	fortges. Unterschlagg. i. TE m. fortges. Untreue	DM 500,-- anstelle 50 Tg. Gef.
5.11.58	AG Mchn	3er Verg. d. Betruges	9 Mon. Gef.
30. 1.59	AG Mchn	erschw. Unterschlagung	3 Mon. Gef.

Betrachtet man dagegen die Delikte der einmalig Bestraften, so sieht man ein Überwiegen berufsbedingter Kleinkriminalität, die oft nicht weit von Ordnungswidrigkeiten entfernt ist, andere Delikte sind Wirtschaftsvergehen aus der Zeit vor der Währungsreform bzw. Straftaten, die vor längerer Zeit begangen wurden:

Fall P	Nr.	Jahr	Straftat	Strafe
9	1951	1 fortg. Verg. d. Betruges, rechtl. zus.tr. m. e. fortg. Verg. d. Urkundenfälschung, sachl. zus.tr. m. e. fortg. Verg. d. Diebstahls	9 Mon. Gef.	
25	1951	1 Übertr. d. Freilaufenlassens e. großen Hundes i. TE m. e. Verg. d. fahrl. Körperverl.	DM 50,-- anst. 10 Tg. Gef.	
72	1954	verbotsw. Verk. v. Waren am Sonntag	DM 30,--	
86	1938	1 Verg. d. Verleitung z. Börsenspekulation i. TE m. fortg. Betrug	2 Jahre 9 Mon. Zucht- haus, RM 3.000,-- 5 Jahre Ehrv.	
92	1960	unbef. Waffenführen u. fortg. vers. Nötigung	DM 100,--	
103	1958	fahrl. Inverkehrbringen verdorbener Lebensmittel	DM 100,--	
144	1948	1 Verbr. gg. Kontrollratsgesetz 58 rechtl. zus.tr. m. 1. Verg. d. mittelb. Falschbeurkundung	6 Mon. Gef.	
145	1949	3er Verg. d. unerl. Beschaffg. v. Fleisch, 1 Verg. d. unerl. Ankaufs v. Schlachtvieh u. 1 Verg. d. Abstempelung d. Fleisches m. nichtamtl. Fleischbeschaustempel	DM 200,--	
185	1947	1 Verg. d. einf. Diebstahls i. TM m. e. Verg. d. Sachhehlerei	10 Woch. Gef.	
187	1959	Inverkehrbringen verfälschter Lebensmittel	DM 200,--	
214	1950	1 Verg. d. Einkommensteuer-Ge-fährdung	DM 600,--	

Fall P	Nr.	Jahr	Straftat	Strafe
224	1960	Feilbieten verf. Lebensmittel	DM 80,--	
251	1952	1 fortg. Verg. d. gewerbsmäß. Zoll- u. Steuerhehlerei	3 Mon. 2 Woch. Gef. DM 2.094,--	
266	1944	fortges. Beih. z. Beiseite- schaffg. v. lebenswicht. Er- zeugn. u. deren Verkauf	1 Jahr Gef.	
291	1950	Verkauf von Obst an einem Sonntag	DM 20,--	

Nach den Arten der Delikte, dem Strafmaß und der Tatzeit kann man bestenfalls bei 2 der 15 Personen (Fälle Nr. 9, Nr. 251) von einer beträchtlicheren kriminellen Vorbela- stung sprechen, desgleichen nur bei einem der übrigen 2 Zweimal-Bestraften. So reduziert sich der Anteil der Kriminellen an der Gruppe P auf 4 Personen, was einem Prozent- satz von 1,4 entspricht. Damit ist ein beachtlicher Unter- schied etwa gegenüber der kriminellen Belastung der 164 Flensburg-Gemeldeter aus der Essener Untersuchung gegeben, der als Hinweis dafür gelten kann, daß die K r i m i n a - l i t ä t u n t e r b e w ä h r t e n F a h r e r n w e n i g e r a u s g e b r e i t e t i s t als unter Nicht-Bewährten - ein Hinweis, der noch durch genauere Un- tersuchungen seine Bestätigung finden muß.

V. ZUSAMMENFASSUNG, KRITIK UND SCHLUSSFOLGERUNG

1. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

a) Die Verkehrsunfallzahlen sind entsprechend der vorerst noch zunehmenden Motorisierung der Bundesrepublik weiter im Ansteigen begriffen, desgleichen die Verkehrsübertretungen und -vergehen, die nicht zu Unfällen führen, jedoch durch schlechte Beispielwirkung, Irritation und Frustration bei anderen Kraftfahrern Hemmnisse auf dem Wege zur 'echten Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer' bilden.

b) Grundlage von Störungsfreiheit und Reibungslosigkeit des Verkehrsgeschehens ist das regeltreue, ordnungsgemäße und rücksichtsvolle Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers, auf das sich sein Gegenüber im Sinne des Vertrauensgrundsatzes in der überwältigenden Mehrzahl der Verkehrssituationen verlassen können muß. Zweifel an der Vertrauenswürdigkeit einzelner Personen, die sich aus bestimmten Merkmalen ihrer Lebensführung im sozialen Verband ergeben, erwecken Zweifel an ihrer Eignung zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, die als 'Steuerungshandlung in einem sozialen Begegnungsfeld' bezeichnet wird.

c) Zweifel an der Vertrauenswürdigkeit hat der Gesetzgeber bei Personen, die wiederholt oder in schwerer Form gegen die Strafgesetze verstoßen haben oder mit Gewalt- und Rohheitsdelikten aufgefallen sind. Trotz gesetzlicher Zulassungsbehinderungen ist die Zahl derer, die unter diese Kriterien fallen, aber einen Führerschein besitzen und somit am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen dürfen, nicht gering. Wenn der Analogieschluß von mangelnder Vertrauenswürdigkeit hier auf mangelnde Vertrauenswürdigkeit dort berechtigt ist,

so muß das Verkehrsverhalten mehrfach allgemein-kriminell bestraffter Personen mehr Verkehrsdelikte aufweisen als dasjenige vergleichbarer wenig oder nicht allgemein-kriminell belasteter Personen.

d) Eine Gegenüberstellung der aus verkehrspsychologischer und kriminologischer Literatur gewonnenen Erkenntnisse zur Persönlichkeit mehrfach verkehrsdelinquenter Kraftfahrer bzw. mehrfach allgemein-strafrechtlich delinquenter Persönlichkeiten bestätigt die Zweifel des Gesetzgebers bezüglich der Vertrauenswürdigkeit mehrfacher Rechtsbrecher als Kraftfahrer. Beide Populationen haben als Wurzel ihres jeweiligen Fehlverhaltens Intelligenzdefekte, intellektuelle Minderbegabung, Mangel an intellektueller Spontaneität, emotional-affektive Störungen, Besonderheiten und Ausfälle, die sich vor allem im mitmenschlichen Bezug als geringe Bindungs- und Anpassungsfähigkeit, als asoziale und antisoziale Einstellung im Sinne krassen Egoismus', Gleichgültigkeit, Stumpfheit, Aggressivität, Brutalität, ungesteuerter Triebhaftigkeit usw. äußern, sowie einen erhöhten Prozentsatz psychopathisch Abartiger gemeinsam, und zwar in einer die durchschnittliche Verteilung (bzw. Ausprägung) dieser Merkmale in der Normalpopulation offensichtlich, wenn auch zahlenmäßig nicht näher qualifizierbar, übersteigenden Höhe. Das intraindividuelle Auftreten einzelner oder mehrerer dieser Merkmale scheint den Träger zum Fehlverhalten sowohl im Straßenverkehr wie auch zu Vergehen und Verbrechen geneigt zu machen, beide Arten des Fehlverhaltens können auf gemeinsame in der Persönlichkeit des Täters liegende Eigenarten zurückgehen, es kommt ihnen Symptomcharakter zu.

e) Die Durchsicht spezieller, aber nicht genügend breit angelegter Untersuchungen zum Thema des Verkehrsverhaltens krimineller Personen bestätigt die theoretischen Ableitungen aus der Literatur zum Teil mit an Gruppenvergleichen gesicherten statistischen Argumenten: bei mehrfach rückfällig kriminellen Kraftfahrzeugführern geben die Autoren einen Anstieg der Verkehrsdelikt-Belastung an, bei erhöht Verkehrsdelikt-Belasteten einen Anstieg der allgemein-kriminellen Belastung. Genauere Angaben über Art und Zahl der Verkehrsdelikte sowie kriminologische Merkmale der untersuchten Populationen fanden sich in unserem Literaturmaterial nicht.

f) Eine eigene empirische Untersuchung an einem Material von 681 mehrfach allgemein-kriminell vorbestraften Führerscheinbesitzern, deren Verkehrsverhalten vornehmlich an dem einer in der Alters-, Berufs-, Führerscheinalters- und Führerscheinklassen-Verteilung gleich bzw. höchst ähnlich strukturierten Gruppe Einmal-Vorbestrafter gemessen wurde, ergab als wesentlichste Befunde

- eine größere Verkehrsgefährlichkeit der allgemein-kriminell mehrfach Rückfälligen gegenüber den Einmaligen, die sich in einem erhöhten Prozentsatz verursachter Unfälle, Personenschäden und gemeingefährlichen Verkehrsverhaltens zeigt
- eine erhöhte Belastung der Rückfälligen gegenüber den Einmaligen mit rechtswidrigem und ordnungswidrigem Verhalten geringerer unmittelbarer Verkehrsgefährlichkeit.

Bei einem Intragruppenvergleich der mehrfach Rückfälligen nach kriminologischen Gesichtspunkten kam es zu folgenden Ergebnissen

- differenzierende Beziehung zwischen der kriminellen Intensität, wie sie sich im Intensitäts-Quotienten nach FREY ausdrückt, und der Verkehrsdelikt-Belastung konnte nicht aufgewiesen werden. Ebenso blieb ein Versuch ergebnislos, bei dem die Beziehung zwischen der nach qualitativen und quantitativen Kriterien geschätzten Kriminalitäts-Schwere und Verkehrsdelikt-Belastung geprüft wurde.
- unter den mehrfach rückfälligen Tätern erwiesen sich diejenigen signifikant stärker mit Verkehrsdelikten, insbesondere mit Vergehen und Unfällen, belastet, deren Straftatenfolge die Merkmale der Polytropie aufweist, vergleichsweise geringer diejenigen, die eine homotrope Straftatenliste haben.

Bei einem Vergleich der Verkehrsdeliktzahlen-Verteilung der Versuchsgruppe der mehrfach Rückfälligen, die zu diesem Zweck als Voraussage-Modell diente, mit einer ähnlich strukturierten Kriminellen-Gruppe aus einer früheren Untersuchung ergab sich eine sehr gute Übereinstimmung und hohe Korrelation der Gruppen in bezug auf das Merkmal. Daraus wurde geschlossen, daß bei allgemein-kriminell mehrfach vorbestraften Tätern generell in bezug auf die Verkehrsdeliktzahlen sehr ähnliche Verhältnisse herrschen wie bei unserer Versuchsgruppe, deren Repräsentanz damit bestätigt wird.

Schließlich ergab sich bei einer Überprüfung besonders bewährter Kraftfahrer, die im Sinne einer - allerdings nicht sehr beweiskräftigen - Gegenprobe im Vergleich zu erhöht verkehrsdelikt-belasteten Fahrern durchgeführt wurde, eine geringere allgemein-kriminelle Belastung der ersteren gegenüber den letzteren. Damit scheint die gesicherte enge Beziehung zwischen Kriminalität und Fehlverhalten im Verkehr noch einmal verdeutlicht.

2. Kritik und Schlußfolgerungen

Der Nachweis einer erhöhten Verkehrsdelikt-Belastung rückfälliger Krimineller scheint gelungen zu sein; eine mögliche Erklärung dieser Beziehung bieten die Schlußfolgerungen aus den psychologischen und psychopathologischen Erwägungen an, die im Kapitel III unserer Darlegungen angestellt wurden. Das bedeutet also, daß mehrfach Vorbestrafte im Sinne unserer Gruppe M deswegen mehr als die Personen, mit denen sie verglichen wurden, im Straßenverkehr auffällig werden, weil sie Persönlichkeitsmerkmale aufweisen, die sich sowohl in der einen wie in der anderen Richtung äußern. Diese Schlußfolgerung ist aber nicht ohne weiteres erlaubt. Die statistisch signifikanten Unterschiede und Zusammenhänge, die wir ermittelten, können sich aus ganz anderen grundlegenden Sachverhalten ergeben als den genannten psychischen und psychopathologischen Variablen: etwa einer aus unbekannten Gründen entstehenden erheblich größeren Frequenz der Verkehrsbeteiligung der Personen der Gruppe M, die eine Erhöhung mancher Verkehrsdelikte erklären könnte. Nicht erklärt wäre freilich damit die größere Belastung der Gruppe M mit denjenigen Delikten, die mit dem aktuellen Vollzug des Kraftfahrens nicht unmittelbar zu tun haben, z.B. Fahren ohne Führerschein, Vergehen gegen die Versicherungs- und Steuervorschriften. Aber auch die Vermehrung von Alkoholdelikten und von Verkehrsunfallflucht sind nicht zureichend durch eine höhere Frequenz der Verkehrsteilnahme allein erklärbar.

Es wäre weiterhin denkbar, wie schon mehrfach erwähnt, daß unsere Probanden der Gruppe M sich zu einem hohen Prozentsatz über längere Zeiträume in sozialen Notlagen befinden, die sie aus Gründen der Lebensfristung zu Verkehrsverstößen 'zwingen', etwa zu den schon genannten Vergehen und Übertretungen, die durch Geldausgaben vermeidbar wären, aber in diesen Fällen treffen wir doch auf psychische Zwischenglieder, die diesen Tätern gerade das rechtsbrecherische Verhalten als Ausweg aus ihrer Notlage erscheinen lassen anstelle rechtsangepaßter Lösung ihrer Schwierigkeiten (z.B. Berufswechsel). Außerdem

können diese Notlagen selbst Sekundärfolgen der mit ihrer Kriminalität bedingten sozialen Ächtung sein.

In den Punkten 'Verkehrsbeteiligung' und 'soziales Milieu' könnten aber gewisse Zweifel an der Vergleichbarkeit der Gruppen M und N bestehen. Während die Zweifel im Punkt 'Verkehrsbeteiligung' ein ernstes Argument gegen die Ergebnisse der Untersuchung bilden würden - wie gegen fast alle anderen Untersuchungen, die mit der Zahl der Verkehrsunfälle und -delikte bei bestimmten Personengruppen zu tun haben, übrigens auch -, so reichen sie unseres Erachtens angesichts mancher prinzipieller Unterschiede zwischen den Gruppen nicht zu ihrer Entkräftung aus, weil eben Unterschiede dort gefunden wurden, die nicht direkt mit dem Ausmaß der Verkehrsbeteiligung, wohl aber mit der inneren Haltung gegenüber dem Verkehr und seiner Ordnung zu tun haben. Auch die graduellen Unterschiede der Verkehrsdelikt-Belastung beider Gruppen können unseres Erachtens durch Unterschiede der Verkehrsbeteiligung nicht ausreichend erklärt werden. Gerade die Gruppe M besteht ja aus Personen, von denen viele durch Freiheitsstrafen und Führerscheinentzug, durch häufigen Berufswechsel und nicht standiger Beschäftigung der Teilnahme am Straßenverkehr entzogen sind - die größere Kontinuität und Möglichkeit hierfür ist eher bei der Gruppe N gegeben. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß sich auch bei dem Paarvergleich der Berufskraftfahrer, bei denen wir auf Grund des Berufsmerkmals eine sehr ähnliche (hohe) Verkehrsteilnahme-Frequenz erwarten können, gleichsinnige Befunde wie im übrigen Material ergaben, und auch daran, daß im Material P sich 13 % bewährter und ausgezeichnete Berufskraftfahrer fanden: es ist also nicht allein die Kilometerleistung, die über die Verkehrsdeliktzahl entscheidet. Zweifellos wäre jedoch die Beweiskraft unserer Ergebnisse sehr viel größer, hätten wir Personen mit definitiv gleicher Kilometerleistung, mit gleichen Fahrzeugen auf gleichen Straßen miteinander verglichen, die gleichzeitig unseren kriminologischen Kriterien entsprechen - aber die

Möglichkeit zur Entwicklung derartiger Untersuchungsgruppen ist hoffnungslos gering. Wir müssen deswegen darauf vertrauen, daß bei unseren strukturell ähnlichen Gruppen eine Gleichgewichtigkeit auch in bezug auf die Kilometer- und Fahrleistung besteht.

Der zweite mögliche Einwand gegen die Vergleichbarkeit der Gruppen - unterschiedliches soziales Milieu - ist bei der signifikant ähnlichen Alters- und Berufsmerkmalsverteilung nur ein scheinbares Argument: mit dem Auslesekriterium 'Rückfallkriminalität' und damit der Kriminalität, die wir in unserem Material M antreffen, sind Unterschiede des sozialen Milieus notwendigerweise gekoppelt, die Setzung des einen als Kriterium hat jedenfalls eine gewisse Spielbreite des Materials hindurch die Festlegung des anderen zur Folge. Unausgesprochen beziehen sich die Vergleiche damit von vornherein gleichzeitig auf beides, die Kriminalität und 'ihr' soziales Milieu.

Schließlich wird man sich noch fragen müssen, ob nicht die Ergebnisse des Gruppenvergleichs zwischen M und N Scheinresultate sind, die durch die unterschiedlichen Gruppengrößen entstehen ¹⁾. So könnte man an Hand der Tabelle 18 annehmen, daß bei einer Auffüllung der Gruppe N auf den Stand von M (ca. 700) die freien Frequenzen 16 bis 33 Delikte bei N auch belegt würden und der Unterschied zu M jedenfalls in diesen Bereichen geringer würde. Erstens ist dies aber keineswegs sicher, da die Voraussagewahrscheinlichkeit (nach SNEDECOR, a.a.O., S. 4) auf der 95%-Ebene für die Spalten 8 - 13 des Teils %N der Tabelle 18 zwischen 0 und ca. 0,8 % liegt - zweitens würde sich an der mit Chi-Quadrat gesicher-

1) Die statistische Arbeit mit dem Chi-Quadrat-Verfahren ist an ungleichen Gruppen zulässig, dazu besonders McNEMAR (a.a.O., S. 207 ff). Schon der an Tabelle 18a errechnete Wert Chi-Quadrat 85,4 (p kleiner 0,1 %) setzt den Einwand außer Kraft.

ten Signifikanz des Unterschiedes nichts grundsätzlich ändern, da (weiter nach SNEDECOR, a.a.O.) die Prozentwerte (und damit die absoluten Werte) einer erweiterten N-Gruppe in den Spalten 1 und 2 immer ü b e r den entsprechenden M-Werten lägen und in den Spalten 4 - 7 u n t e r h a l b derselben. Es würden also mehr Personen ohne und mit wenigen Verkehrsdelikten hinzutreten und weniger Personen mit vielen Verkehrsdelikten, wodurch die augenblicklichen Proportionen und auch die Gruppenunterschiede erhalten blieben. Die unterschiedlichen Gruppengrößen haben demnach auf das Ergebnis der Untersuchung keinen Einfluß, der seine Gültigkeit prinzipiell beeinträchtigt.

Aber selbst wenn wir annehmen, daß keine (unbekannten) äußeren Gründe oder Material- und Datenverarbeitungsmängel für das Zustandekommen unseres Ergebnisses der Beziehung zwischen Rückfallkriminalität und Erhöhung der Verkehrsdelikte verantwortlich zu machen sind, so hat die Untersuchung uns letztlich doch keinen Aufschluß darüber gegeben, w a r u m diese Beziehung besteht, da unser Untersuchungsansatz auf das 'Zusammen-Vorkommen' beider Merkmale und nicht auf ihre Wurzeln abzielte. Die Wurzeln dieses Zusammen-Vorkommens können durchaus jene genannten psychischen und psychopathologischen Variablen sein, die wir in der Literaturübersicht nannten, aber einen Beweis dafür haben wir auf dem eingeschlagenen Wege nicht erbringen können. Überdies ist eine Kritik auch an den theoretischen Erwägungen unseres dritten Kapitels notwendig. Selbst wenn beide, Verkehrspsychologen und Kriminologen, je für ihren Bereich z.B. 'Aggressivität' als Fehlverhaltensbegründend ansehen, so ist damit keineswegs gesagt, daß die verbrechensfördernde Aggressivität auch verkehrsdeliktfördernde Aggressivität sein muß, dieser Sammelbegriff umfaßt die mannigfaltigsten vorkommenden Arten: die Aggressivität des sexualsadistischen Kinderschänders kann infolge ihrer Triebzielgerichtetheit und Geprägtheit für den Straßenverkehr völlig neutral sein, umgekehrt etwa die Aggressivität eines unterdrückten Ehefeiglings,

die sich unter dem mit dem Fahrzeugführen gekoppelten Gefühl der Kraftsteigerung vielleicht in rücksichtsloser Fahrweise, aber nicht notwendig in allgemein-kriminellem Verhalten äußert.

Es kann durchaus sein, daß die verkehrspsychologische Forschung (zumeist Psychologen als Wortführer) und die Kriminologie (zumeist in unserer Fragestellung Psychiater als Wortführer) mit den gleichen Begriffen arbeiten, aber in der Akzentuierung nur ähnliche Inhalte damit verbinden, so daß unsere theoretischen Erwägungen bei aller Gemeinsamkeit der Begriffe am Ende nur ein sehr schmales Feld gemeinsamer Inhalte umfassen. Wir nehmen aber nach der sehr sorgfältigen Prüfung des hier dargestellten Literaturmaterials nicht an, daß dieser Einwand hier volle Berechtigung hat, müssen ihn aber als mögliche Einschränkung der Gültigkeit unserer Darlegungen gelten lassen.

Die bisherigen Ausführungen dieses Abschnittes weisen den Weg zur Weiterarbeit an unserem Problem. Nachdem gelungen zu sein scheint, den vorwissenschaftlich angenommenen Zusammenhang zwischen Rückfallkriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung mit hinreichender Beweiskraft zu bestätigen, wird man sich an einem Material rückfälliger krimineller Verkehrssünder bemühen müssen, mittels testdiagnostischer Verfahren und besonders an Hand der Lebensgeschichte der Probanden (gemessen an entsprechenden Vergleichsgruppen) Persönlichkeitsradikale, charakterologische Faktorengruppen und sozialpsychologische (soziologische) Merkmale herauszuarbeiten, die als Erklärung der Zusammenhänge dienen können und gleichzeitig dem verkehrspsychologischen Praktiker Hinweise für Diagnose- und Prognosestellung liefern.

Man könnte sich zwar auf Grund unserer vorliegenden Untersuchungsergebnisse auf den Standpunkt stellen, daß die ungünstige Verkehrsdelikt-Prognose bei Personen unseres Merkmals M ausreicht, ihnen den Zugang zum Straßenverkehr noch

radikaler zu versperren als dies bisher der Fall ist, bzw. mehr von Sperrfristen, Überwachungs- und Sicherungsaufgaben Gebrauch zu machen, aber angesichts der Tatsache, daß immerhin 45 % des Materials M mit insgesamt nur 0 - 3 Verkehrsdelikten aufgefallen sind (Voraussagewahrscheinlichkeit für 0 - 3 Verkehrsdelikte bezogen auf die Gesamtpopulation mit Merkmal M auf 95%-Ebene ist gleich 40 bis 49 %), würde eine schematische Verweigerung der Führerscheine zu Ungerechtigkeiten, eine schematische Verhängung von Auflagen ¹⁾ zu vermeidbarem unnützem Aufwand führen.

Der einzige gerechte Weg zur Eliminierung gefährlicher Krimineller aus dem Straßenverkehr wird demnach der der psychiatrischen, psychologischen (kriminalpsychologischen) Begutachtung und Prognosestellung sein, für die die statistisch sicheren Grundlagen (Prognosetabellen) und praktischen Methoden eben noch gefunden werden müssen, wobei ausgehend von Befund und Prognose jeweils auch über die anzuwendenden Maßnahmen entschieden werden könnte.

-
- 1) Wir denken dabei besonders an die Einlegung von Wartefristen bei der Führerscheinerteilung bis zu einem bestimmten Zeitpunkt nach Verbüßung der letzten Freiheitsstrafe, in denen der Bewerber straffrei bleiben muß; an die vorläufige Erteilung von Führerscheinen auf Bewährung, auf denen umgehende Meldung von Verstößen seitens der aufnehmenden Polizeiorgane an die zuständige Zulassungsbehörde vermerkt ist und die bei Vorliegen entsprechender Tatsachen unmittelbar eingezogen werden; bei jüngeren Bewerbern an die Stellung von freiwilligen 'Bewährungshelfern', möglichst erfahrenen, bewährten Kraftfahrern, die mit den Probanden Kontakt halten, in gewissen Zeitabständen mit ihnen fahren und sie beraten und darüber an die Behörde berichten; an die Auflage regelmäßiger psychologischer Nachuntersuchungen bei den anerkannten Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstellen - grundsätzlich alles Maßnahmen, die den Fahrer merken lassen, daß man ihn im Auge behält, aber besonders solche, bei denen ein günstiger Einfluß auf ihn erhofft werden kann.

LITERATURVERZEICHNIS

- (1) Anonym Gerichtsgutachten, abgedruckt im Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 149-150
- (2) Association of
Casualty and
Surety Companies: Man and the Motor Car, New York 1951
 -Amerikanische Vereinigung der Haftpflichtversicherer-
- (3) Bader, K.S. Soziologie der deutschen Nachkriegs-kriminalität, Tübingen 1949
- (4) Bader, K.S. Beobachtungen zur Nachkriegskrimina-lität unter besonderer Berücksichti-gung der Gewaltverbrechen, Biel 1952
- (5) Barnes, H.E. and
Teeters, N.K. New Horizons in Criminology, 2. Aufl., New York 1952
- (6) Bauer, F. Das Verbrechen und die Gesellschaft, München-Basel 1957
- (7) Bleuler, E. Lehrbuch der Psychiatrie, 9. Aufl., Berlin-Göttingen-Heidelberg 1955
- (8) Burkardt, F. Eignungsuntersuchungen bei Gruben-lokomotivführern, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 249-260
- (9) Cohen, J. et al. The Risk taken in Driving under the Influence of Alcohol, British Medi-cal Journal, 1. Halbband 1958, 1438-1442
- (10) Driver's Manual for
Germany, Nr. 55 - 1 Hrsg. Hauptquartier der Armee der Vereinigten Staaten in Europa, Heidelberg 1959
- (11) Ewald, G. Lehrbuch der Neurologie und Psych-iatrie, München-Berlin 1944
- (12) Exner, F. Kriminalbiologie, 2. Aufl., Hamburg 1944, 3. Aufl. 1949 - Kriminologie - Berlin-Göttingen-Heidelberg 1949

- (13) Exner, F. Die spätere Straffälligkeit jugendlicher Rechtsbrecher, Monatsschrift f. Kriminalbiologie u. Strafrechtsreform, 31. Jahrgang 1940, 217-218
- (14) Ferguson, G.A. Statistical Analysis in Psychology and Education, New York-Toronto-London 1959
- (15) Figoy, W. Die Kraftfahrtauglichkeit sozialer Randexistenzen, Vortrag auf der Arbeitstagung des Berufsverbandes Deutscher Psychologen, Mannheim 1958, unveröffentlicht
- (16) Floegel, J. und Hartung, F. Straßenverkehrsrecht, 12. Aufl., München-Berlin 1959
- (17) Floegel, J. Straßenverkehrsrecht, 3. Aufl., München-Berlin 1935
- (18) Forschungsbericht "Zum Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung", Hrag. Technischer Überwachungs-Verein Essen, unveröff. veröffentlicht. Manuskript, Essen 1958
- (19) Frey, E. Der frühkriminelle Rückfallsverbrecher, Basel 1951
- (20) Fröhlich, W.D. Forschungsstatistik, Bonn 1959
- (21) Fuchs, W. Gerichtsgutachten, abgedr. im Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 3. Jahrgang 1957, 44-47
- (22) Fuchs, W. Gutachten für die Verwaltungsbehörde, abgedr. im Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 76-77
- (23) Ganter, H. Zur Frage der richtigen Risikoeinschätzung, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 4. Jahrgang 1959, 161-162
- (24) Gesetz über die Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Beck'sche Textausgaben "Strafgesetzbuch mit 77 Nebengesetzen", 31. Aufl., München-Berlin 1959)
- (25) Göppinger, H. Der Verkehrsdelinquent aus psychologischer Sicht, Aktuelle Probleme der Verkehrsmedizin, Heft 1, Stuttgart 1959, 88-97

- (26) Granjean, E. Menschliches Versagen als Unfallursache im Straßenverkehr, Schweizerische Medizinische Wochenschrift, 88. Jahrgang 1958, 157-161
- (27) Gregor, A. Die Tätertypen in den Jugendgefängnissen für unbestimmt Verurteilte, Monatsschrift f. Kriminalbiologie u. Strafrechtsreform, 35. Jahrgang 1944, 1-21
- (28) Grossjohann, A. Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Hirnverletzten, Stuttgart 1957
- (29) Grossjohann, A. Der Süchtige in verkehrsmedizinischer Sicht, Ärztliche Praxis, 1959, Hefte 16 und 17
- (30) Haase Alter, Leistung und Eignung, unveröff. Referat auf der Fortbildungsveranstaltung der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes deutscher Psychologen am 10.10.1960 in Stuttgart
- (31) Händel, K. Zur Frage der Häufigkeit alkoholbedingter Unfälle, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 309-320
- (32) Händel, K. Der Anteil jüngerer Personen an alkoholbedingten Verkehrsstraftaten, Recht der Jugend, 7. Jahrgang 1959, 292-294
- (33) Hartman, R. Der rückfällige Verkehrssünder, Zeitschrift f. Verkehrssicherheit 1959, Heft 3, 185-194
- (34) Hartung, F. Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte, Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, Band 7, 1953, 106-116
- (35) Heegner, F. Jugendliche als Kraftfahrer, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 171-176
- (36) Heegner, F. Gerichtsgutachten, abgedr. im Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 2. Jahrgang 1957, 47-51

- (37) Hoff, H. und Schindler, R. Prinzipien zur psychologischen und psychiatrischen Beurteilung der Verkehrsteilnehmer, Wiener klin. Wochenschrift 1958, Heft 5, 73-76
- (38) Hofstätter, P.R. Einführung in die quantitativen Methoden der Psychologie, München 1953
- (39) Jahresbericht 1957 des Technischen Überwachungs-Vereins Essen, Essen 1958
- (40) Köster, H. Süchtige und Delirante im Straßenverkehr, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 320-323
- (41) Kunert, H. LKW-Fahrer und Fahrtauglichkeit, Referat der Arbeit D.S. Moffie et al.: The Influence of Personal and Psychological Characteristics on the Accident-Experiences of Tractor-Trailer-Drivers; Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 209
- (42) Laves, B., Bitzel, F., Berger, E. Der Straßenverkehrsunfall, Stuttgart 1956
- (43) Lehmann, K. Zur Behandlung der Bagatellfälle im Verkehrsstrafrecht, Zeitschrift f. Verkehrssicherheit, 2. Band 1954/55, 428-436
- (44) Lersch, Ph. Aufbau der Person, 4. Aufl., München 1951
- (45) Maier, W. Die Arten des Rückfalls in strafrechtlicher und kriminologischer Beziehung, Dissertation München, Jur. Fakultät 1944
- (46) Maslow, A.H. and Mittelman, B. Principles of Abnormal Psychology, Rev. Edition, New York 1951
- (47) Maurach, R. Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil - AT - 2. Aufl., Karlsruhe 1958
- (48) Maurach, R. Deutsches Strafrecht, Besonderer Teil - BT - 3. Aufl., Karlsruhe 1958
- (49) Mayer, K. Zur psychischen Struktur der Unfälle-Persönlichkeit, Zeitschrift f. Verkehrssicherheit 1959, Heft 1, 17-38

- (50) McFarland, R.A. The Role of Preventive Medicine in Highway Safety, American Journal f. Public Health, 1957, Heft 3, 288-296
- (51) McNemar, Q. Psychological Statistics, New York-London 1949
- (52) Mergen, A. Untersuchungen zur Feststellung der Befähigung zum Fahren von Kraftwagen, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 5. Jahrgang 1959, 41-43
- (52a) Mezger, E. Kriminologie, München-Berlin 1951
- (53) Middendorf, W. Soziologie des Verbrechens, Düsseldorf-Köln 1959
- (54) Müller, A. Gutachten für die Verwaltungsbehörde, abgedr. im Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 2. Jahrgang 1957, 109-110
- (55) Müller, A. Die Möglichkeiten und Grenzen der Graphologie bei der diagnostischen Erfassung der Unfallgefährdung, Lebensversicherungsmedizin, 9. Jahrgang 1957, 77-82
- (56) Müller, A. Der jugendliche Führerscheinbewerber in der Praxis der Eignungsbegutachtung, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 3. Jahrgang 1958, 195-200
- (57) Munsch, G. Der unfalldisponierte Kraftfahrer, Technische Überwachung, 11. Jahrgang 1959, 447-451
- (58) Nass, G. Der Mensch und die Kriminalität, Band 1 "Kriminalpsychologie", Köln-Berlin 1959
- (59) Nass, G. Fahrerflucht als psychologisches Problem, Psychologie und Praxis, 4. Jahrgang 1960, 26-47
- (60) Nowakowski, F. Zur Theorie der Fahrlässigkeit, Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, Band 7 1953, 103-106
- (61) Peter, H. Die psychiatrische Beurteilung von Motorfahrzeugführern, Bern-Stuttgart 1960

- (62) Prokop, O. und Prokop, L. Ermüdung und Einschlafen am Steuer, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 1./2. Jahrgang 1955/56, 19-29
- (63) Reiwald, P. Die Gesellschaft und ihre Verbrecher Zürich 1948
- (64) Richtlinien der Weltgesundheitsorganisation für die med. Untersuchung von Kraftfahrzeugführern, Genf 1956
- (65) Rogmann, H. Die Entwicklung der Geschwindigkeitsunfälle in Nordrhein-Westfalen, Zeitschrift f. Verkehrswissenschaft 1960, Heft 1, 31-50
- (66) Sauer, W. Kriminologie, Berlin 1950
- (67) Sauer, W. Gutachten für das Oberverwaltungsgericht Münster i. Sachen Sch. gg. Regierungspräsid. Düsseldorf, 1957
- (68) Schmidt, E. Das Verbrechen als Ausdrucksform sozialer Entmutigung, München-Berlin-Leipzig 1931
- (69) Schneickert, H. Leitfaden der kriminalistischen Charakterkunde, Jena 1941
- (70) Schneider, K. Klinische Psychopathologie, 5. Aufl., Stuttgart 1959
- (71) Schöllgen, W. Alkohol und Verkehr in der Sicht ethischer Verantwortung, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, 4. Jahrgang 1958, 20-21
- (72) Seelig, E. Lehrbuch der Kriminologie, 2. Aufl., Nürnberg-Düsseldorf 1951
- (73) Snedecor, G.W. Statistical Methods, 4. Aufl., 3. Nachdruck, Ames/Iowa 1948
- (74) Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1959, Stuttgart-Mainz 1959
- (75) Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1960, Stuttgart-Mainz 1960
- (76) Strafgesetzbuch vom 15. Mai 1871 in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. August 1953 (Beck'sche Textausgaben, "Strafgesetzbuch mit 77 Nebengesetzen", 31. Aufl., München-Berlin 1959)

- (77) Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (Beck'sche Textausgabe "Straßenverkehrsrecht", 333.-347. Tausend, München-Berlin 1959)
- (78) Straßenverkehrsordnung - StVO - vom 13. November 1937 in der Form vom 25. Juli 1957 (Beck'sche Textausgaben "Straßenverkehrsrecht", 333.-347. Tausend, München-Berlin 1959)
- (79) Straßenverkehrszulassungsordnung - StVZO - vom 13. November 1937 in der Form vom 25. Juli 1957 (Beck'sche Textausgaben "Straßenverkehrsrecht", 333.-347. Tausend, München-Berlin 1959)
- (80) Strebel, J. Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Band 1, Zürich 1934
- (81) Strotzka, H. Zeitschrift f. Verkehrssicherheit 1959, Heft 3, 226-229
- (82) Stumpf, F. Erbanlage und Verbrechen, Berlin 1935
- (83) Stumpf, F. Die Ursprünge des Verbrechens, Leipzig 1936
- (84) Süddeutsche Zeitung Kommentar "Trübe Verkehrsbilanz", München, 16. Jahrgang, Nr. 58, 1960
- (85) Sutherland, E.H. Principles of Criminology, Madison, Wisconsin 1944
- (86) Tappan, P.W. Crime, Justice and Correction, New York 1960
- (87) Tätigkeitsbericht des Med.-Psychol. Instituts für Verkehrs- und Betriebssicherheit beim Technischen Überwachungs-Verein Stuttgart f.d. Jahr 1957, Stuttgart 1958
- (88) Tillman, W.A. The Psychiatric and Social Approach to the Detection of Accident-Prone Drivers, London-Ontario 1948
- (89) Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster i. Sachen H.L. gg. Regierungspräsident Arnsberg VII A 1512/55

- (90) Verkehrspsychologen-Treffen am 19. und 20.11.1959 in Wien.
Unveröff. vervielfältigte Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse, Hrsg. Verkehrspsychologisches Institut Wien
- (91) Vervaeck, L. Gibt es Anhaltspunkte für die Unverbesserlichkeit des Verbrechers?, Monatsschrift f. Kriminalpsychologie und Strafrechtsreform, 25. Jahrgang 1934, 444-462
- (92) Walker, H.M. Statistische Methoden, Weinheim-Berlin 1954
- (93) Wechsler, D. Die Messung der Intelligenz Erwachsener, Bern-Stuttgart 1956
- (94) Winkler, W. Mitteilungsblatt d. Med.-Psychol. Instituts für Verkehrssicherheit beim Technischen Überwachungs-Verein Stuttgart, 1955, Heft 3, 49-53
- (95) Winkler, W. Die charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen und ihre Feststellung durch die Verwaltungsbehörden, Zeitschrift f. Verkehrssicherheit, 3. Jahrgang 1957, 116-132
- (96) Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, Sozialökonomisches Milieu und Unfallhäufigkeit, ohne Verfasser (R 1575), 5. Jahrgang 1959, 159-160

A N L A G E N

Strafnachricht (A)

für das Strafregister zu

Gleiche Nachricht erhielt das Strafregister zu

Familienname (bei Frauen Geburtsname):

Vornamen (Rufname zu unterstreichen):

Geburts- angaben	Tag:	Gemeinde:	Landgerichtsbezirk: Land:
	Monat:	evtl. Stadtteil:	
	Jahr:	Straße:	
	Verwaltungsbezirk:		

Familienstand: ledig verheiratet verwitwet **geschieden**

Vor- und Familien-(Geburts-)Name:

des (bzw. früheren) Ehegatten:

Des Vaters Vor- und Familienname:

Der Mutter Vor- und Geburtsname:

Stand (Beruf):

evtl. Stand (Beruf) des Ehemannes:

Wohnort: Straße und

evtl. letzter Aufenthaltsort:

Hausnummer:

Staatsangehörigkeit:

Heimatgemeinde:

Heimatbezirk:

Vorbestraft durch registerpflichtige Verurteilungen: nein — ja — vgl. Rückseite.

Sonstige Bemerkungen:

Vorstehend bezeichnete Person ist rechtskräftig verurteilt worden:

am	durch Aktenzeichen	wegen	auf Grund von	zu	Bemerkungen

München, den

Staatsanwaltschaft
bei dem
Landgericht München I

Justizinspektor als Rechtspfleger

Umstehend bezeichnete Person ist weiter verurteilt worden:

Nr.	am	durch Aktenzeichen	wegen	auf Grund von	zu	Bemerkungen

Merkmalstbogen

Familienname und Vorname .. ANLAGE 2 - P -
 Lebensdaten und Lebensumstände: S. 2. 3.
 Familienstand: led.-verh.-verw.-gesch.-Zahl der Kinder:
 Beschäftigung:
 best. je

 Führerschein-Klasse/n: seit
 Bemerkungen:

DELINTE

STRAFEN

Zer. der Verz.-Del.:
 Zahl der krim.Del.:

1	2

SONSTIGES:

wack: wo: wie lange:

.....

.....

.....

[illegible]



[illegible]

Beanstandungen des Beschuldigten während der vergangenen 12 Monate:

Vergehen:

- 1 Fahrlässige Tötung
- 2 Fahrlässige Körperverletzung
- 3 Fahrlässige Transportgefährdung
- 4 Fahren ohne Führerschein
- 5 Fahrt mit nicht zugelassenen Kraftfahrzeugen
- 6 Kennzeichenfälschung
- 7 Steuervergehen
- 8 Verkehrsflucht
- 9 Vergehen gegen das Pflichtversicherungs-Gesetz
- 10 Vergehen gegen das Personenbeförderungsgesetz
- 10 a Vergehen gegen das Güterfernverkehrs-Gesetz
- 10 b Trunkenheit am Steuer
- 10 c Falsches rücksichtsloses Überholen
- 10 d Nichtbeachten der Vorfahrt
- 10 e Schnelfahren an Kreuzungen und Einmündungen
- 10 f Mitführen von mehr als 1 Anhänger
- 10 g Überladen
- 10 h Verkehrsgefährdung nach § 315 a StGB, soweit nicht 10 b bis 10 e gegeben

Übertretungen:

- 11 Allgemein verkehrswidriges Verhalten
- 11 a Lastzüge in Sperrzone und Sonntagsfahrverbot
- 11 b Fahrt mit nicht zugelassenem Anhänger
- 12 ohne Beleuchtung
- 13 Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit
- 14 Nichtmitführen der Kfz-Papiere
- 14 a Mopedfahrer unter 16 Jahren
- 15 Kurvenschneiden
- 16 Linksanfahren
- 17 Unterlassung der Umschreibe- und Meldepflicht
- 18 Verbotenes Parken
- 19 Richtungsänderung nicht angezeigt
- 20 Technische Mängel
- 21 Trunkenheit
- 22 Halt- und Stoppzeichen nicht beachtet
- 23 Vorfahrt nicht beachtet
- 24 Überladen
- 25 Vorschriftswidriges Überholen
- 26 Ohne Führerschein (§ 4 StVZO)
- 27 Arbeitskontrollbuch u. Schichtenbücher nicht geführt
- 28 Ohne Zusatzführerschein
- 29 Nichtbeachtung der Auflagen im Güterfern- und Personenbeförderungsverkehr
- 30 Zebra-Fußgängerübergänge
- 31 verbotswidriges Einbiegen
- 32 Einbahnstraßen, verbotswidriges Befahren
- 33 Übertretung der Droschkenordnung
- 34 Verkehrsunfälle

Zeichenerklärung:

- + = verurteilt
 O = eingestellt
 — = Ergebnis nicht bekannt.

ANLAGE 4

SCHLÜSSEL F. LEBENSALTER

A =	46 bis 50	Lebensjahre
B =	41 bis 45	Lebensjahre
C =	36 bis 40	Lebensjahre
D =	31 bis 35	Lebensjahre
E =	25 bis 30	Lebensjahre

SCHLÜSSEL F. FÜHRERSCHEINALTER

a =	30 und mehr	Jahre des Führerscheinbesitzes
b =	26 bis 29	"
c =	21 bis 25	"
d =	16 bis 20	"
e =	11 bis 15	"
f =	9 bis 10	"
g =	7 bis 8	"
h =	5 bis 6	"
j =	4	"
k =	3	"
l =	2	"
m =	1	Jahr des Führerscheinbesitzes

Lebenslauf

Am 7. Juli 1929 wurde ich als Sohn des Richters Fritz Heegner und seiner Ehefrau Fanja, geb. Feigus in Berlin geboren. Ich besuchte 3 Jahre die Volksschule, 8 Jahre die Oberschule und legte im Jahre 1947 die Reifeprüfung ab.

Bis zum Wintersemester 1948/49 war ich als Schulhelfer an einer Volksschule in Berlin tätig, um dann das Studium am Pädagogischen Institut Weilburg/Lahn zu beginnen, wo ich in erster Linie bei Prof. Dr. HETZER (Psychologie) und Prof. Dr. MORGENSTERN (Pädagogik) gehört habe.

Zum Sommersemester 1949 wechselte ich zur Universität Frankfurt a.M. Dort studierte ich Psychologie bei Prof. Dr. RAUSCH und Prof. Dr. BAPPERT, Pädagogik bei Prof. Dr. WEINSTOCK. Der Schwerpunkt meines Studiums lag jedoch in den Fächern Germanistik und Anglistik (Prof. Dr. SCHWIETERING, Prof. Dr. DITTRICH, Prof. Dr. SPIRA, Prof. Dr. v. SCHAUBERT).

Im Wintersemester 1950/51 bezog ich die Universität München, wo ich im weiteren Verlauf des Studiums den Schwerpunkt auf das Fach Psychologie verlegte. Meine Ausbildung verdanke ich hier Herrn Prof. Dr. LERSCH, Herrn Prof. Dr. VETTER und Herrn Prof. Dr. DÄUMLING, auf dem Gebiet der Pädagogik Herrn Prof. Dr. KEILHACKER.

Im Sommersemester 1952 legte ich die Diplomvorprüfung in Psychologie an der Universität München ab, mit dem Wintersemester 1953/54 beendete ich das Studium der Psychologie in München mit der Diplomhauptprüfung.

Vom 15. Oktober 1954 bis zum 31. Dezember 1958 arbeitete ich als Psychologe am Institut für Sicherheit in Bergbau, Industrie und Verkehr des Technischen Überwachungs-Vereins Essen e.V. Im Verlauf dieser Tätigkeit, die hauptsächlich in eignungsdiagnostischer Begutachtung auf dem Gebiet der Verkehrspsychologie bestand, hatte ich häufiger Gelegenheit, als Sachverständiger in Verkehrssachen vor Straf- und Verwaltungsgerichten aufzutreten. Außerdem führte ich einen kriminologisch-verkehrspsychologischen Forschungsauftrag selbständig durch und beteiligte mich an anderen Untersuchungen mit arbeitspsychologischen und -soziologischen Fragestellungen. Einige verkehrspsychologische Aufsätze schrieb ich für medizinisch-psychologische Fachzeitschriften.

Vom 1. Januar 1959 bis zum 31. März 1961 verwaltete ich eine Assistentenstelle am Psychologischen Institut der Universität München, wo ich neben der üblichen administrativen Assistententätigkeit mit der Durchführung von Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelikt-Belastung betraut wurde. Gleichzeitig bildete ich mich während dieser Zeit als Gasthörer im Fach Strafrecht insbesondere bei Herrn Prof. Dr. MAURACH und in Pädagogik bei Herrn Prof. Dr. KEILHACKER und Herrn Prof. Dr. WASEM fort.

Seit dem 1. April 1961 bin ich als Psychologe in der Personalleitung der IBM Deutschland mit der Entwicklung von Verfahren der Personalauslese beauftragt.

Seit 1952 bin ich verheiratet und habe 2 Töchter im Alter von 8 und 1 1/2 Jahren.

